

Colombia.



DIRECCION GEOGRAFICA SUGAR
APARTADO 5 POSTAL 340
SERIO 109

Sugar Company
S.A.

CENTRAL COLOMBIA-SINCERIN

CARTAGENA-
COLOMBIA

El Central Colombia. Inicios de industrialización en el Caribe colombiano

MARÍA TERESA RIPOLL DE LEMAITRE

Fototeca Histórica de Cartagena

Trabajo fotográfico: Alberto Sierra Restrepo

INTRODUCCIÓN

CARTAGENA INICIÓ SU VIDA REPUBLICANA EN LA TOTAL INDIGENCIA. Su decaimiento económico no había sido motivado sólo por la feroz Reconquista española: en vísperas de la Independencia el prior del Real Consulado de Comercio, José Ignacio de Pombo, se quejaba, entre otras calamidades, de los grandes perjuicios que había ocasionado a la provincia de Cartagena el mal gobierno, en especial los monopolios estatales, conservados injustamente en el Virreinato de la Nueva Granada; “*el bárbaro, impolítico y antisocial estanco*”, que había desestimulado la agricultura y fomentado el contrabando¹. Devastada durante las guerras de Independencia, su población había descendido constantemente desde entonces; el censo de 1881-1882 nos muestra que Cartagena contaba tan sólo con 9.681 habitantes, un poco más de la mitad de la población registrada en 1851². La depresión económica y política fue especialmente visible en Cartagena a partir de 1840, cuando el puerto se vio desplazado por Santa Marta como ruta principal del comercio exterior colombiano, y en la medida en que la región perdió representación política ante el gobierno central. Las rivalidades que despertaba su herencia colonial agudizaron el conflicto político entre Cartagena y las provincias costeñas. Los gobiernos federales durante la segunda mitad del siglo no fueron los más favorables para el desarrollo de la Costa Caribe, más pobre en recursos financieros y humanos que otras regiones del país³.

Los cambios comenzaron a insinuarse lentamente durante el periplo político de Rafael Núñez. Entre los años 1879 y 1888, el Canal del Dique, que hacía posible la conexión del puerto con el río Magdalena, había permanecido apto para la navegación; para 1886 cuatro empresas, con un total de siete vapores, hacían este tránsito comercial, incrementando el comercio de la ciudad⁴. Los ingresos aduaneros de Cartagena se vieron triplicados entre 1882 y 1887, como consecuencia de esta apertura del Canal⁵, aunque ya para entonces el puerto había perdido su liderazgo en la Costa Caribe colombiana. En el primer decenio del presente siglo, de las seis compañías de navegación que operaban en esta costa, cinco tenían su sede en Barranquilla y una en Cartagena⁶. La vecina ciudad de Barranquilla terminó por imponerse a la ruta de Cartagena, al inaugurarse en 1893 el muelle de Puerto Colombia, que la capacitaba para recibir cuatro embarcaciones a un mismo tiempo; a la vuelta del siglo entraba y salía por Barranquilla el sesenta por ciento del comercio exterior colombiano⁷. Un censo local levantado en 1907 arrojaba un total de 23.718 habitantes para Cartagena y sus inmediaciones; para esa fecha, Barranquilla había superado los 40.000 habitantes⁸.

Página anterior:

Logosímbolo del ingenio Central Colombia.

¹ José Ignacio de Pombo, “El Informe a la Junta Suprema de Cartagena de Indias en 1810”, en Alfonso Múnera (compilador), *Ensayos costeños. De la Colonia a la República, 1770-1890*, Bogotá, Colcultura, 1996, pág. 146. Véase también “El Informe Torres” (“Memorial que el Brigadier D. Gabriel Torres y Velazco, Gobernador de Cartagena durante el Régimen Pacificador, 1815-1820, elevó al Rey de España dándole cuenta del miserable estado de Cartagena durante aquellos tristes años, narrando a grandes rasgos la reciente historia de la ciudad y sugiriendo algunas medidas para remediar la situación”), reproducido en Donaldo Bossa Herazo, *Cartagena independiente. Tradición y desarrollo*, Bogotá, Tercer Mundo, 1967, págs. 69-76.

² Citado por Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, Banco Popular, 1973. Nichols cita del Diario Oficial, 24 de junio de 1883 (pág. 145), y el censo de 1851 (pág. 140). Adolfo Meisel ha encontrado cifras más deprimidas en el censo de 1851 (9.896 habitantes). Véase Adolfo Meisel, “Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena, 1533-1851”, en *El Caribe colombiano*, Barranquilla, Uninorte, 1988, pág. 136.

continúa

³ El citado estudio de T. Nichols abarca el desarrollo del transporte, fluvial y férreo, de los tres principales puertos caribeños, explicando las razones por las que la primacía comercial pasara de uno a otro puerto en el transcurso del siglo XIX.

Sobre la rivalidad que despertó la herencia colonial de Cartagena en la provincia nos han ofrecido una síntesis Adolfo Meisel y Gustavo Bell en el ensayo *La región caribe: trayectoria de un regionalismo ambiguo* (en próxima publicación de nuevo volumen de *Nueva historia de Colombia*, Editorial Planeta, 1998). Los autores, partiendo de una contextualización económica y demográfica de la Costa de fines del período colonial, analizan el antagonismo político que ha existido entre las regiones costeras como una constante en nuestra vida política.

⁴ Theodore Nichols, *op. cit.*, pág. 77.

⁵ Diario Oficial, 22 de mayo de 1888.

El texto de T. Nichols que hemos citado contiene, en el Apéndice (pág. 291), un cuadro sobre los "Recaudos de aduanas" entre 1855 y 1898 de los tres puertos estudiados.

⁶ T. Nichols, *op. cit.*, pág. 188.

⁷ Eduardo Posada Carbó, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, Cerec, 1987, pág. 25.

Jorge Conde y Sergio Solano, *Elite empresarial y desarrollo industrial en Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Ediciones Uni-atlántico, 1993, pág. 14.

⁸ El Porvenir, 23 de julio de 1907 y 11 de agosto de 1907.

Eduardo Posada Carbó, *op. cit.*, pág. 87.

⁹ El historiador Gabriel Porras Troconis, siendo jefe de redacción de El Porvenir, indagó acerca de las industrias cartageneras a su juicio más destacadas, fundadas a finales del siglo. Entre el 10. de septiembre de 1915 y el 10. de septiembre de 1916 fueron reseñadas doce industrias. Porras Troconis privilegió en sus crónicas la descripción de la maquinaria que empleaban y sus instalaciones. A veces suministra datos acerca de su producción diaria, el número de obreros y los salarios. Aunque estas "industrias" no eran más que fabriquetas, sin embargo el autor utilizaba con propiedad la palabra, puesto que para 1915 una industria se refería básicamente a toda producción que fuera el resultado de transformar las materias primas mediante el uso de la máquina. Para el período 1900-1910 estas instalaciones fabriles, observadas en los comienzos de la industrialización de muchas ciudades colombianas, modificaron sus fuentes de energía, sustituyendo por derivados del petróleo y por energía eléctrica al carbón, la leña y el vapor en su producción. Véase Alberto Mayor Mora, "Historia de la industria colombiana", en *Nueva Historia de Colombia*, vol. V, Bogotá, Editorial Planeta, 1989, pág. 313.

continúa

Las industrias con que contaba Cartagena al finalizar el siglo XIX eran establecimientos semifabriles, en los que se hacía un uso intensivo de mano de obra no calificada, se utilizaba mayormente materia prima importada y se combinaba la tecnología del vapor con la moderna del petróleo⁹. Eran parecidas a muchas otras fábricas que se crearon para el mismo período en otras ciudades colombianas, en lo artesanal de su producción y en su diversidad: por ejemplo, en el Callejón de Gastelbondo funcionaba desde 1888 un establecimiento que producía chocolates, bujías esteáricas (velas) y muebles; otro en Getsemaní fabricaba hielo y gaseosas (1883); la fábrica de cigarrillos (1899) funcionaba en los pisos bajos de la casa de habitación de su dueño. Se destacaba entre estos establecimientos la Fábrica de Hilados y Tejidos Merlano, fundada en 1892 por miembros de la familia de dicho apellido (de amplia experiencia en el comercio de importación y exportación), y que fuera avaluada en 1899 en 24.000 libras esterlinas y empleaba ciento sesenta operarios. También se destacaba la fábrica de materiales para la construcción El Progreso, creada en 1898 por Carlos y Fernando Vélez Daníes, y que contaba con un instructor español, más de treinta operarios y maquinaria alemana importada¹⁰.

En el primer decenio del siglo XX, en 1907, los cartageneros serían testigos del establecimiento de dos nuevas industrias creadas con capital enteramente colombiano: la Cartagena Oil Refining Company, primera refinería de petróleo que funcionó en el país, creada por Diego Martínez Camargo e inversionistas cartageneros y sinuanos, y un ingenio azucarero conocido popularmente como el ingenio de Sincerín. En 1910, la Cartagena Oil Refining Co. contaba con un capital que ascendía a 253.000 pesos oro, y una capacidad de refinación de cuatrocientos barriles de crudo diarios. Su producción de queroseno permitió sustituir totalmente las importaciones de este derivado en el país¹¹. El ingenio se comenzó a instalar en 1907, distante cincuenta kilómetros de Cartagena, en las inmediaciones de la población de Sincerín, a orillas del canal del dique, y fue llamado el Central Colombia. El capital inicial invertido fue de un millón de pesos oro, y produciría a partir de 1909 azúcar refinado con calidad de exportación, abaratando en una tercera parte los precios del azúcar en el interior del país. Estas dos empresas fueron posibles gracias a la acumulación de capital que produjo a sus gestores, Diego Martínez Camargo y los hermanos Carlos y Fernando Vélez Daníes, las exportaciones de ganado en pie durante los dos últimos decenios del siglo XIX.

Considerando la poca producción de estudios sobre industrias y empresarios en el Caribe colombiano, en el presente trabajo me he interesado por investigar sobre la existencia de ese esfuerzo de modernización que significó el ingenio Central Colombia. En una primera parte he señalado la importancia que tuvo la ganadería en la formación del capital necesario para este desarrollo en la región. A continuación he elaborado un perfil social de sus fundadores, los hermanos Carlos y Fernando Vélez Daníes. Mi trabajo se ha extendido en la descripción de ese intento de industrialización que fue el Central Colombia en un país deprimido económicamente, identificando las circunstancias políticas que lo hicieron posible, describiendo su capacidad fabril y el impacto que su producción generó en los precios nacionales del azúcar. Aspiro de esta manera a enriquecer el conocimiento de nuestra historia regional y su relación con la historia colombiana.

LA FORMACIÓN DEL CAPITAL

Las bonanzas de exportación ganaderas, 1880-1906

Historiadores como Luis Ospina Vásquez y José Antonio Ocampo han estado de acuerdo al afirmar que la expansión de la ganadería en Colombia, durante la segunda mitad del siglo XIX, fue el acontecimiento económico más importante del país,

antes que la expansión cafetera, como proceso generador de capital¹². Eduardo Posada Carbó, en su reciente estudio sobre la Costa Caribe colombiana¹³, nos ha expuesto cómo para finales del siglo XIX no quedaba duda acerca de la importancia que tenía la industria pecuaria en el antiguo departamento de Bolívar. Sus estimativos son de más de un millón de cabezas de ganado vacuno para principios de siglo, duplicándose para 1920 (35% de la población vacuna de todo el país), para alcanzar los cuatro millones de cabezas en 1940. El censo ganadero elaborado en 1934 arroja un total de un millón ochocientas mil cabezas de ganado en el departamento de Bolívar, representando el 22% de la población pecuaria nacional¹⁴.

La industria pecuaria del antiguo Bolívar se vio fuertemente estimulada por varios períodos de bonanzas exportadoras, causados por coyunturas externas sucedidas entre 1880 y 1945, que los ganaderos de esta región supieron aprovechar gracias al aumento de la población bovina que había experimentado durante la segunda mitad del siglo XIX¹⁵. Una primera bonanza de exportación ganadera se experimentó hacia 1880 dirigida a Cuba, en donde había finalizado la guerra de los Diez Años. El ganadero y general Francisco Burgos Rubio afirmaba que entre octubre de 1880 y junio de 1881 se habían exportado a Cuba desde el Sinú algo más de nueve mil novillos, negocio que, según él, había sido iniciado por los SS. Bokleman y Puente, vecinos de Momil, lugar de tránsito de los ganados hacia la bahía de Cispatá¹⁶.

Esta exportación, menor por Cartagena que por Barranquilla, es visible en el cuadro 1, en el que observamos los valores de los principales artículos exportados por Cartagena entre 1879 y 1881. Las reses pasan de ser el cuarto valor exportado por Cartagena en 1879 al segundo lugar en 1880, y al primer lugar en 1881. Igualmente, observamos una reactivación de la exportación de ganado en pie entre 1886 y 1887, esta vez hacia Panamá, motivada por la demanda de carne que produjeron los trabajos de la Compañía del Canal Interoceánico, que cesó sus labores en 1888.

Cuadro 1. Valores exportados por Cartagena, 1879-1881 y 1886-1887 (cifras en miles de pesos).

| 1879 | 1880 | 1881 | 1886 | 1887 |
|----------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Caucho 239.054 | Caucho 245.650 | Reses 336.600 | Cueros 359.656 | Reses 466.235 |
| Tagua 168.894 | Reses 225.000 | Caucho 277.370 | Café 356.415 | Tabaco 419.450 |
| Tabaco 127.920 | Tabaco 203.040 | Tagua 138.280 | Reses 320.635 | Cueros 366.548 |
| Reses 55.380 | Tagua 134.493 | Tabaco 133.800 | Caucho 199.600 | Café 331.459 |
| Cueros 35.819 | Cueros 37.896 | Cueros 94.048 | Tagua 187.636 | Caucho 202.515 |
| Azúcar 16.458 | Azúcar 31.654 | Azúcar 15.744 | Tabaco 113.475 | Tagua 170.812 |
| Algodón 8.720 | Algodón 22.515 | Algodón 10.200 | Cacao 19.320 | Cacao 19.348 |
| Total 652.245 | 900.248 | 1.006.042 | 1.556.737 | 1.976.367 |

Fuente: El Porvenir, 15 de enero de 1882, 30 de enero de 1887 y 22 de enero de 1888.

La segunda bonanza de exportación de ganado en pie, de mayor magnitud, ocurrió entre 1898 y 1906, hacia Cuba, y fue motivada por la demanda que la guerra de Independencia Hispano-Cubana había producido, así como por la oportunidad que representó para los ganaderos costeños esta exportación, al ahorrarse las pérdidas que en los hatos produjo la guerra de los Mil Días. En carta al gobernador de la provincia de Cartagena, el general Burgos se quejaba, años más tarde, de que no se le hubiese reconocido lo suficiente su labor de pacificación en el sur de Bolívar, durante la guerra de los Mil Días, labor que, según él, había beneficiado a los exportadores de ganado, que habían podido comprar novillos muy baratos y hacer buenas ganancias embarcándolos para Cuba desde la bahía de Cispatá: "Conozco el caso de uno que compró cabezas de ganado a tres y cuatro pesos para venderlas

¹⁰ La comunidad de hombres de negocios de la Cartagena de finales de siglo ha sido descrita como un grupo que se caracterizaba por la diversidad de actividades que desempeñaba, en Manuel Rodríguez B. y Jorge Restrepo R. "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a fines del siglo XIX", en FAES, *Estudios Sociales*, vol. 1, Medellín, septiembre de 1986. Sobre la fábrica de materiales para la construcción El Progreso, véase información en El Porvenir, 23 de octubre de 1904.

¹¹ José Fernando Isaza y Luis E. Salcedo, *Sucedio en la Costa Atlántica*, Bogotá, El Áncora, 1991, pág. 165.

"Sus accionistas iniciales fueron Diego Martínez C., Francisco Burgos R. y Prisciliano Cabrales (ganaderos sinuanos). Posteriormente ingresaron inversionistas cartageneros, entre los cuales debe mencionarse a Rafael y Armando Zubiría, Enrique de la Espriella, Rafael del Castillo, Celedonio Piñeros y Lácides Segovia.

En la edición de El Porvenir del 5 de mayo de 1909 se publica un artículo sobre la Cartagena Oil Refining Co., según el cual los mayores accionistas eran Diego Martínez C. y Co., con 105 acciones, y Rafael del Castillo y Co., con 90 acciones, de un total de 510 acciones emitidas. Vélez Danfés & Co. figura con 10 acciones. El número total de accionistas era de veintiocho.

¹² José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI, 1984, pág. 369. Ocampo estima que el acervo ganadero del país se incrementó de unas 900.000 reses a mediados del siglo XIX, a 2,1 millones de cabezas en 1882, y a 4,8 millones en 1916.

¹³ Eduardo Posada Carbó, *The Colombian Caribbean, a regional study, 1870-1950*, Oxford, Clarendon Press, 1996, pág. 76.

¹⁴ Contraloría de la República, *Geografía económica de Colombia. Bolívar*, Bogotá, Editorial El Gráfico, 1942.

¹⁵ José A. Ocampo (*op. cit.*) considera que hubo dos períodos de bonanza exportadora de ganado en los últimos decenios del siglo XIX: la primera, después de la guerra de los Diez Años en Cuba (1868-1878), bonanza que se extendería hasta 1888 hacia Panamá, motivada por la demanda que generaron los trabajos del canal interoceánico (1881-1888). Una segunda bonanza, de mayor magnitud, fue la que se generó hacia Cuba a partir de 1898 hasta 1906 con motivo de la escasez de ganados en la isla por la guerra Hispano-Cubana.

Eduardo Posada C. (*op. cit.*) distingue, además de las bonanzas observadas por Ocampo, un tercer período entre 1916 y 1926, y un cuarto período entre 1941 y 1944, favorecidos por las guerras mundiales y por exportaciones hechas a Panamá, México y Perú.

¹⁶ Remberto Burgos Puche, *El general Burgos*, Bogotá, Editorial ABC, 1965, pág. 83.



Casa de una colonia del ingenio.

poco después para Cuba a treinta pesos”¹⁷. El cónsul colombiano en La Habana, Ricardo Gutiérrez Lee, informaba desde la isla que, durante los años que duró la guerra de los Mil Días (1899-1902), se habían importado a Cuba desde las haciendas bolivarenses más de trescientas mil reses, representando ello un movimiento de cerca de diez millones de pesos a favor de la empresa ganadera del departamento de Bolívar¹⁸. Un cálculo parecido es el que ha hecho el historiador José Antonio Ocampo, para quien entre 1898 y 1906 se habían embarcado desde Cartagena y Barranquilla un total de 400.000 reses, por un valor de unos nueve millones de pesos oro (véase cuadro 2), lo cual era una considerable cantidad de dinero en esa época¹⁹. Para el historiador Eduardo Posada, los estimativos del volumen de reses exportadas hacia Cuba entre 1898 y 1906 son entre 400.000 y 1.300.000 reses²⁰. Durante la guerra de los Mil Días, estas exportaciones desde Cartagena disminuyeron un poco, para alcanzar su máxima cifra una vez finalizada la guerra, cuando en 1905 se exportaron por Cartagena 87.000 cabezas de ganado. En 1906, las exportaciones se redujeron a la mitad, siendo 41.400 las reses exportadas por Cartagena, y al año siguiente ya no fue significativa su exportación. La segunda bonanza ganadera había terminado.

Un ganadero sincelejano anónimo escribía una carta en 1906, en *El Porvenir*, sobre los beneficios que habían traído al país las bonanzas exportadoras de ganado en pie hacia Cuba, diciendo que

*había conseguido moralizar el negocio sobre la base de ventas de contado, no conseguido en épocas anteriores de plétora, de dolorosa recordación para nuestros antepasados [...] Los ganaderos tenemos oro que ofrecer al comercio importador a cambio de lo que compramos para nuestro consumo, ofreciéndole nuestro sobrante en cotización con el papel moneda con el cual damos a éste mayor confianza y crédito; que siendo así la cría de ganado negocio de seguro rendimiento, el entusiasmo para su mayor ensanche es consiguiente; las fluctuaciones ruinosas del papel moneda son más seguras a medida que el oro escasea, y éstas se evitan justamente con la mayor cantidad que al mercado ofrezcamos debido a la regularidad y constancia del negocio con el exterior de donde traemos ese oro a cambio del producto de nuestra industria, y en suma, como final natural y lógico, disfrutamos de un bienestar al que tenemos legítimo derecho en nuestra condición de hombres entregados al trabajo*²¹.

¹⁷ *Op. cit.*, págs. 167 y 267.

¹⁸ *El Porvenir*, 19 de junio de 1903.

¹⁹ Ocampo, *op. cit.*, pág. 375.

²⁰ Eduardo Posada C., “La ganadería en la Costa Atlántica colombiana. 1870-1950”, en *Coyuntura Económica*, vol. 18, Fedesarrollo, 1988, pág. 170.

²¹ *El Porvenir*, 10 de noviembre de 1906.

Cuadro 2. Exportación ganadera. 1879-1906

| Año | Valor (miles de pesos oro) | Ganado total | Por Cartagena |
|-----------|-------------------------------|--------------|---------------|
| 1879-1880 | 486,3 | 16.586 | 5.636 |
| 1880-1881 | 745,2 | 29.042 | 10.530 |
| 1881-1882 | 604,2 | 25.745 | 17.360 |
| 1882-1883 | 488,5 | 24.575 | 20.463 |
| 1883-1884 | — | 20.484 | 18.120 |
| 1884-1885 | — | 3.706 | — |
| 1888 | 367,2 | 19.180 | 18.072 |
| 1889 | 186,9 | 9.809 | 8.019 |
| 1892 | — | 3.044 | 2.203 |
| 1893 | — | 3.504 | 2.867 |
| 1894 | — | 6.914 | 5.240 |
| 1895 | — | 2.482 | 1.782 |
| 1896 | — | 2.556 | 1.788 |
| 1897 | — | 2.236 | 486 |
| 1898 | 821,7 | 18.784 | 17.697 |
| 1899 | — | — | 65.000 |
| 1905 | 2.048 | 116.698 | 87.114 |
| 1906 | — | — | 41.400 |

Fuente: José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial*. Bogotá, Siglo XXI, 1984, pág. 374.

Los primeros y más fuertes exportadores de ganado hacia Cuba, desde Cartagena, según el citado ganadero, eran los hermanos Carlos y Fernando Vélez Daníes, así como Diego Martínez Camargo y Bartolomé Martínez Bossio lo eran desde el puerto de Cispata, y Ramón Santo Domingo y José Fuenmayor por Barranquilla. La casa comercial Vélez Daníes & Cía. había exportado anteriormente ganados a Colón, Curazao, Venezuela, Trinidad y Jamaica, y “están en este negocio en condiciones más ventajosas que cualquier otra persona en el departamento”²². En 1898, Fernando Vélez Daníes se fue a vivir a La Habana con su esposa, Helena Pombo Montes, y sus tres pequeños hijos; en tierras propias y alquiladas en la isla, mantenía en pastaje unas sesenta mil reses destinadas a ese mercado²³.

La casa comercial Diego Martínez y Cía., por su parte, se anunciaba en El Porvenir en 1902 como “comisionistas importadores y exportadores en bestias y ganado”, con sucursales en Campanito, San Carlos, Cereté, Lorica y Cartagena. En 1905 tenían sucursal en La Habana y eran, además, agentes de la compañía de vapores The Leyland Line²⁴. En 1918, Diego Martínez y Cía. celebró un contrato con el departamento para suministrar anualmente cuarenta y cuatro mil cabezas de ganado a la zona del Canal de Panamá. Para entonces, Diego Martínez Recuero calculaba en un millón quinientas mil el número de cabezas de ganado existentes en Bolívar²⁵. Las bonanzas de exportación de ganado en pie fueron las principales responsables de la generación del capital con el cual se formaron las primeras instituciones bancarias en Cartagena entre 1873 y 1925²⁶. Pasada la Primera Guerra Mundial, se fundó en Cartagena la compañía ganadera The Colombian Products Co., con estatutos incorporados a las leyes de Nueva Jersey, domicilio legal en esta ciudad y un capital inicial de tres millones de pesos, con la intención de montar un frigorífico de carnes que se conoció como el “Packing House de Coveñas”, proyecto que finalmente fra-

²² El Porvenir, 16 de febrero de 1902.

²³ Donald Bossa Herazo, *Cartagena independiente. Tradición y desarrollo*, Bogotá, Tercer Mundo, 1967, pág. 102.

²⁴ El Porvenir, *op. cit.*, y 15 de enero de 1905.

²⁵ El Porvenir, 21 de junio de 1918.

²⁶ Adolfo Meisel, “Los bancos en Cartagena”, en Adolfo Meisel y Eduardo Posada C., *Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993, pág. 110. Meisel ha señalado en este ensayo el contraste entre las instituciones bancarias que surgieron en Cartagena y Barranquilla para este período; aunque en ambos casos los bancos pertenecían a grupos familiares, es diferente el hecho de que el origen del capital de los bancos barranquilleros procediera del comercio de importación y exportación, mientras que en las fuentes del capital cartagenero predominaba el origen ganadero.

casó, y en el que fueron sus principales accionistas Vélez Daníes & Co., Diego Martínez e hijos, Julián Patrón Airiarte, otro empresario ganadero oriundo de Tolú y la firma norteamericana The International Products Co.²⁷.

Carestía y barreras arancelarias

La desvalorización de la moneda en nuestro país, agravada durante la guerra de los Mil Días, sumada a las exportaciones de ganado, encarecieron vertiginosamente el valor de la carne en la canasta familiar, de lo que existen constantes quejas en El Porvenir. Uno de sus asiduos columnistas se refería al alza permanente de la carne recordando irónicamente que era uno de los pecados capitales: “[...] los enemigos del alma están pues por las alturas, porque no hay por donde coger a la Carne y al Mundo [...] Sólo el Demonio está por los suelos y no hay quien lo quiera”. Esta carestía, sentida también en el interior del país, cuyos mercados se abastecían en gran parte con ganados costeños, obligó al gobierno a ponerle contención a la exportación de ganados que se hacía desde sus principales puertos.

Entre los años 1902-1905, el gobierno expidió no menos de diez decretos gravando y desgravando la exportación de ganado en pie²⁸. No había finalizado aún la guerra de los Mil Días cuando, el 8 de enero de 1902, el jefe civil y militar de Bolívar, Joaquín F. Vélez (tío de los Vélez Daníes), decretó una contribución forzosa de 200 novillos “gordos” anuales a aquellos liberales “desafectos” al régimen conservador, para el mantenimiento de la tropa acantonada en Cartagena. Dos meses más tarde prohibía a los liberales la venta de ganado mayor, tanto a nacionales como a extranjeros, so pena de multa igual a las reses confiscadas. A partir de marzo de 1903, el presidente José M. Marroquín decretó un impuesto a la exportación de ganado de 12 pesos oro por cabeza, gravamen que sería modificado a 5 pesos oro por cabeza de res macho y 10 pesos oro por cabeza de res hembra exportados.

Estas barreras arancelarias motivaron la airada protesta de ganaderos bolivarenses. Cuarenta y un ganaderos del Sinú enviaron una extensa carta al gobernador de la provincia, temiendo por su ruina²⁹. El exgobernador Luis E. Patrón, en carta al presidente Marroquín, manifestaba su inconformismo al considerar excesivo el gravamen impuesto

*[...] pues no es posible que un artículo pague el 25% de gravamen como el que se ha fijado al ganado cuyo precio corriente es de \$ 20 pesos oro por cabeza mayor, cuando puede reembolsarse de los consumidores en el exterior [...]*³⁰.

El senador y general Dionisio Jiménez, en enérgica carta de protesta al gobierno, se quejaba por tratar al departamento de Bolívar como “la oveja negra” de la economía nacional, por lo injusto y discriminatorio del gravamen dictado, puesto que “sobre la riqueza pública de Bolívar se recarga parte considerable de lo que cuesta la amortización de los billetes de curso forzoso, ya que los productos de exportación de los demás Departamentos no han sido gravados”. Y agrega:

*Todo el mundo sabe aquí que la respetable casa de los hermanos Vélez Daníes & Cía. de esta ciudad ha sido la más activa y la que más oro ha traído al país procedente de las exportaciones de ganados, y también saben que la expresada casa para poder continuar sus negocios en ese ramo, en la Isla de Cuba, ha tenido que comprarlos últimamente en Méjico, Honduras y Venezuela, por ser improductiva la exportación de Colombia a causa del funesto y absurdo gravamen*³¹.

²⁷ Donaldo Bossa Herazo, *op. cit.*, págs. 102-103.

Eduardo Posada Carbo, “La ganadería... *op. cit.*”, pág. 167.

Sobre este fracasado proyecto del frigorífico de Coveñas, véase tesis de grado de Adalberto Machado para la Corporación Tecnológica de Bolívar, inédita, “La exportación de carne y el Packing House de Coveñas 1918-1938”; una copia de este trabajo reposa en el AHC.

²⁸ El Porvenir, 12 de enero y 14 de marzo de 1902. El Porvenir, 20 de marzo, 13 de abril y 23 de mayo de 1904.

²⁹ El Porvenir, 13 de abril de 1904.

³⁰ El Porvenir, 20 de marzo de 1904.

³¹ El Porvenir, 23 de marzo de 1904.



El ingenio Central Colombia, Sincerín, 1909-1953.

Finalmente, en marzo de 1904, siendo aún presidente José M. Marroquín, se redujo este gravamen a 2 pesos oro por cabeza de ganado macho y 5 pesos oro por cada hembra, lo que no impidió que las más altas cifras de exportación de ganado en pie hacia Cuba se dieran al año siguiente, como hemos visto registrado en el cuadro 2. A partir de 1906, la exportación de ganado comenzó a declinar debido a disturbios políticos en la isla y al establecimiento de un nuevo impuesto de exportación en Colombia. En el mes de agosto de 1906, siendo presidente Rafael Reyes y ministro de Hacienda y Tesoro Tobías Valenzuela, el gobierno expidió el decreto 950, por medio del cual se gravó la exportación del ganado vacuno macho con 3 pesos oro, con el objeto de “fomentar el cultivo de la caña y la fabricación del azúcar en la mencionada Costa Atlántica”³². Un mes antes, el 31 de julio de 1906, el gobierno del general Rafael Reyes se había comprometido, en contrato firmado con Vélez Daníes & Cía., a otorgar un subsidio para la constitución de un ingenio azucarero en la vecindad de la población de Sincerín, subsidio que sería pagadero con el producto bruto procedente de los impuestos sobre la exportación de ganados, negocio en el que, como hemos visto, esta casa comercial cartagenera participaba activamente³³.

LOS EMPRESARIOS CARLOS Y FERNANDO VÉLEZ DANÍES Y SU ÉPOCA

El tránsito al siglo XX

Los hermanos Carlos y Fernando Vélez Daníes pertenecieron a esa generación de colombianos que se encontraban en la madurez de su vida con el cambio de siglo. De familia cartagenera por el lado paterno, habían nacido en Riohacha, en el hogar formado por Dionisio Vélez Méndez (Cartagena, 1819-1883?) y Margarita Daníes Kennedy³⁴. La niñez de los hermanos Vélez Daníes debió transcurrir entre Riohacha y la hacienda que el abuelo Nicolás Daníes tenía en Dibulla³⁵, antigua provincia de Riohacha y para 1876 provincia de Padilla (Magdalena). En esta hacienda, de 16 leguas cuadradas de extensión situadas al pie de la Sierra Nevada y a corta distancia del mar, el abuelo Daníes tenía un trapiche con dos alambiques, movido por dos máquinas de vapor inglesas. Parece que no tuvo mucho éxito con este trapiche, puesto que en 1876 lo anuncia en venta; así lo reconocerá Carlos Vélez D. al emprender, treinta años más tarde, la creación del Central Colombia, anunciando que lo llevará a cabo “a pesar de tener el precedente fatal del fracaso anterior de empresas semejantes, entre otras la de la hacienda de Dibulla, donde mi abuelo perdió trescientos mil dollars”³⁶.

³² El Porvenir, 10. de noviembre de 1906.

³³ Archivo Nacional de Colombia, escritura # 1087, 31 de julio de 1906 y de 6 de agosto de 1906. Notaría 2 de Bogotá, t. 4, libro 722.

³⁴ Dionisio Vélez Méndez, hijo de Agustín Vélez de la Barreda y Manuela Méndez de Bustos, era abogado y soltero cuando emigró de Cartagena a Riohacha a mediados del siglo XIX, probablemente a raíz de la peste del cólera (1849). Allí prestó sus servicios profesionales a Nicolás Daníes (de ascendencia curazoleña, casado con Margarita Kennedy, irlandesa, con quien tenía once hijos). Dionisio Vélez se casó en Riohacha con una de las hijas de Nicolás Daníes, Margarita, con la que tuvo tres hijos: Margarita (?), Carlos (1859-1923) y Fernando (1862-1938). Celedonio Piñeres de la Espriella me proporcionó los datos genealógicos paternos de los Vélez Daníes; Teresita Román de Zurek, Olga Román (nietas de Carlos Vélez Daníes), así como Myriam Vélez de Lemaitre (nieta de Fernando Vélez D.), me proporcionaron valiosa información acerca de la familia materna.

³⁵ Archivo Histórico de Cartagena, Diario de Bolívar, 27 de abril de 1876. La información sobre el anuncio de venta de la hacienda Dibulla aparecido en el Diario de Bolívar que cito se la debo a la generosidad del profesor Sergio Paolo Solano.

³⁶ El Porvenir, 5 de septiembre de 1906. En carta a la opinión pública y para satisfacer la curiosidad que han despertado los rumores en la ciudad sobre la construcción de un ingenio azucarero en las cercanías de Cartagena.



Carlos Vélez Daníes, Riohacha 1859-Cartagena 1923 (Tomado de: *Álbum de Cartagena de Indias: 20 de enero de 1533-20 de enero de 1933*, Imprenta Girard, París, 1927).

Los hermanos Carlos y Fernando, habiendo quedado huérfanos de madre, siendo aún adolescentes fueron enviados a terminar sus estudios en la Academia Militar de Sandhurst, en Inglaterra³⁷. El regreso a Cartagena debió de ocurrir en los primeros años de la década de 1880, puesto que para 1883, estando todavía solteros y viuda su hermana Margarita, decidieron formar los tres la sociedad comercial Vélez Daníes & Cía³⁸. Para 1886 ambos hermanos han contraído matrimonio, Carlos con Catalina Torres Hoyos, y Fernando con Helena Pombo Montes, ambas pertenecientes a familias de Cartagena.

A pesar de su aparente inmovilidad económica y social, y del liderazgo portuario de Barranquilla, Cartagena, para la década de 1880, continuaba siendo el principal centro político y cultural de la Costa. Para esos años en que los Vélez Daníes regresaron, Cartagena era una ciudad con diez iglesias, dos hospitales, veinte establecimientos de educación, un periódico, *El Porvenir*, desde donde editorializaba Rafael Núñez, dos semanarios, y con la única universidad (Universidad del Magdalena e Istmo, hoy Universidad de Cartagena) con que contó la región hasta bien entrado el presente siglo. En 1890 abrió sus puertas el Instituto Musical, dirigido por el italiano Lorenzo Margotini, y más adelante la Escuela de Bellas Artes, en la que eran profesores reconocidos pintores, como Epifanio Garay. En 1891 Fernando Vélez D., en compañía de un grupo de caballeros, fundó el Club Cartagena, “a la usanza de los clubes existentes en Inglaterra”, y ocupó su presidencia por cuatro años consecutivos³⁹. El poeta bogotano José Asunción Silva, a su paso por Cartagena en 1894, quedaría gratamente sorprendido por la cultura de su elite, al tanto de las tendencias literarias del momento; su famoso *Nocturno* se conoció por primera vez en la revistilla literaria cartagenera *Lectura para Todos*. El poeta local más relevante, Luis Carlos López,

³⁷ Donaldo Bossa Herazo, *Nomenclátor cartagenero*, Bogotá, Banco de la República, pág. 257. La estadía de los Vélez Daníes en Sandhurst ha sido confirmada por sus nietas, Myriam Vélez P. de Lemaitre y Olga y Teresita Román.

³⁸ AHC, protocolo # 185 de 21 de septiembre de 1883. Margarita sería separada de esta sociedad dos años después, probablemente debido a que contrajo nuevas nupcias con su tío político (viudo) Atilio de Andréis. (AHC, protocolo # 136 de agosto de 1885).

³⁹ *Club Cartagena 1891-1991, cien años de historia*, Cartagena, Espitia Editores, 1991.



Fernando Vélez Daníes, Riohacha 1862-Cartagena 1938 (Tomado de: *Álbum de Cartagena de Indias: 20 de enero de 1533-20 de enero de 1933*. Imprenta Girard, París, 1927).

describiría en sus versos a una sociedad provinciana, apegada a viejas tradiciones coloniales, dejándonos un cuadro vivo de la ciudad y del talante de sus habitantes.

Esta antigua ciudad abaluartada, habitualmente silenciosa, que moría durante la canícula solar de la siesta del mediodía, era una ciudad en donde poco sucedía para distraer el tedio, fuera de la llegada, una o dos veces al año, de un espectáculo musical de tercera categoría que colmaba el Teatro Mainero y se constituía en acontecimiento social, o de una que otra velada de piano y recital con el objeto de recoger fondos para obras pías. Sus calles y plazas se encontraban aún sin adoquinar al comenzar el siglo XX, y un ineficiente servicio de alumbrado eléctrico nocturno, con frecuentes interrupciones, obligaba a sus usuarios a mantener siempre a mano una bujía. La construcción del acueducto, proyectado con los arroyos de Turbaco, había sido contratada en 1905 entre el gobernador Henrique L. Román y la Cartagena Water Works⁴⁰. El general Dionisio Jiménez había adquirido para entonces parte de la isla de Manga, promocionando la primera urbanización extramuros con servicio de acueducto e inmensos lotes en donde poder cultivar hortalizas y frutales⁴¹. El transporte público consistía en un ómnibus tirado por mulas que hacía viajes entre Cabrero, Getsemaní y la Plaza de los Coches, en donde aguardaban otros tantos coches de alquiler de un caballo, responsables del perenne olor a boñiga de sus callejuelas. Dos automóviles intranquilizaban entonces a los peatones, y su excesiva velocidad llevaba a filosofar a un cronista de la página social de *El Porvenir*: “La tendencia del siglo es que todo lo rápido se acentúa”⁴².

La situación general del país al comenzar el siglo XX no era muy alentadora. Al presidente José Manuel Marroquín (1899-1904), ese “hidalgo campesino”⁴³ que

⁴⁰ Gaceta Municipal # 368, 31 de julio de 1905.

⁴¹ AHC, protocolo # 5 de 1904.

⁴² *El Porvenir*, 8 de mayo de 1906.

⁴³ Así lo llama Eduardo Lemaitre en su libro *Panamá y su separación de Colombia*, Bogotá, Editorial Pluma, 1980, págs. 258-272, en donde nos ofrece una excelente descripción de su personalidad contrastada con la del presidente norteamericano Theodore Roosevelt, con quien le tocó negociar a Panamá.



Mapa de la costa que comprende los departamentos de Córdoba, Sucre, Bolívar, Atlántico y Magdalena (Tomado de: *Nueva enciclopedia de Colombia*, Círculo de Lectores, Santafé de Bogotá, 1995).

nunca salió de la sabana de Bogotá, le había tocado sortear la compleja situación de la pérdida de Panamá (1903), así como la más desastrosa guerra civil en las que se vio envuelto el país durante el siglo pasado: la guerra de los Mil Días, larga y devastadora, dejó un saldo de pérdida de vidas humanas de entre ochenta mil y cien mil personas; es decir, el 2,5% de la población total del país, que entonces se estimaba en cuatro millones⁴⁴. La guerra de los Mil Días y la pérdida de Panamá fueron eventos que propiciaron un cambio en las prioridades políticas que hasta entonces habían dominado en nuestro país, sentimiento expresado en escritores contemporáneos como Baldomero Sanín Cano, Rafael Uribe Uribe y Rafael Reyes, para quienes en ese momento la necesidad fundamental para alcanzar el anhelado progreso era mantener la paz y propiciar el desarrollo económico del país.

Le correspondería al nuevo gobierno del general Rafael Reyes que se inició el 7 de agosto de 1904, reconstruir la economía. En su mensaje inaugural, el día de su posesión de la primera magistratura del país, Rafael Reyes planteó ante el Congreso colombiano la nueva divisa que proponía para su recuperación: "Menos política y más administración"⁴⁵. El gobierno del general Rafael Reyes (1904-1909) ha sido

⁴⁴ "...Se puede comparar este porcentaje con el 2% de la población muerta en la guerra civil norteamericana entre 1861-1865" (guerra de Secesión): W. P. McGreevy, "La transición al crecimiento económico" en *Historia Económica de Colombia. Un debate en marcha*, Bogotá, Instituto de Estudios Colombianos, Biblioteca del Banco Popular, 1979, pág. 297.

⁴⁵ Discurso de posesión del mandatario comentado en Eduardo Lemaître, *Rafael Reyes, biografía de un gran colombiano*, Bogotá, Ediciones Espiral, 1967, pág. 274.

analizado por varios historiadores económicos como aquel período en el que se experimentó en nuestro país una sensible “transición al crecimiento económico”, y en el que se inauguró un nuevo espíritu de empresa fomentado desde la Presidencia⁴⁶. Fijó el tipo de cambio al 10.000% y estableció el peso oro como unidad monetaria, como medidas iniciales para confrontar la depreciación de la moneda sufrida durante los últimos decenios. Acentuó el proteccionismo industrial iniciado en la era de Núñez, y ofreció todo tipo de estímulos a aquellos empresarios que se aventuraran en la creación de industrias. Sería después de 1905 cuando se vería la aparición de industrias de alguna envergadura en el país, así como el fomento de la refinación del petróleo y la creación de nuevos ingenios de azúcar, el comienzo de la fabricación de cemento y la consolidación de la industria textil, que surgirían al mismo tiempo que la electrificación y los servicios públicos en las principales ciudades.

Actividad pública

Carlos y Fernando Vélez, como muchos incipientes empresarios colombianos de esa época, vieron llegar con buenos ojos la administración propuesta por Rafael Reyes, a este país en el que hasta entonces habían predominado los abogados y los literatos en los cargos administrativos. Carlos formó parte, desde 1904, del directorio reyista que trabajó en Bolívar por el éxito de la candidatura de Reyes a la presidencia, aún siendo su contendor político su tío Joaquín F. Vélez. Amigo personal del general Reyes, Carlos se identificaba plenamente con su programa de gobierno, como lo muestra un telegrama que le envió con motivo de su candidatura:

Su telegrama del día ocho es todo un programa: Menos política y mas administración; es decir, basta ya de latines y de idealismos y ocupémonos en desarrollar nuestras grandes riquezas. Agricultura, inmigración, caminos, trabajo, paz y concordia, es lo que pide Colombia, y lo que sus viejos amigos esperan de Ud. Salúdolo, amigo, Carlos Vélez Daníes⁴⁷.

Sin participar directamente en política, la injerencia de Carlos Vélez D. en la actividad pública de la ciudad fue destacada: habiendo asumido la presidencia José Manuel Marroquín, le es ofrecida la gobernación de Bolívar a Carlos, descrito en la prensa como “hombre que goza de generales simpatías, por sus ideas progresistas, por su espíritu práctico, por su carácter democrático y benévolo y por su honorabilidad indisputable”⁴⁸. No aceptó. El único cargo público que desempeñaría durante su vida sería el de comandante general de la segunda división de la plaza durante la guerra de los Mil Días; sin embargo, la casa comercial Vélez Daníes & Cía. fue una continua benefactora de obras cívicas que beneficiaron a la ciudad y sus habitantes: en 1899 su fábrica de materiales para la construcción El Progreso abrió “crédito ilimitado” al municipio para continuar los trabajos del edificio del Mercado Público que se construyó sobre el derruido baluarte Barahona, en el barrio de Getsemaní. En 1902 fue responsable de la más alta donación para la refacción del Camellón de los Mártires. En 1904, en compañía de la casa de comercio de Diego Martínez Camargo y de Juan B. Mainero y Trucco, fundaron el Hospital Camacho, antecedente de la Clínica de Leones, en donde se atendería gratuitamente y por muchos años a enfermos de la vista de escasos recursos. Ese mismo año Carlos Vélez regaló los toros para la corrida que se presentó en la ciudad; aficionados a la fiesta brava y a la riña de gallos, los Vélez Daníes construyeron las dos primeras plazas de toros con que contó la afición cartagenera, y una gallera, que sería instalada en Getsemaní, en la calle del Espíritu Santo, en donde se harían famosos los gallos de la veta “Velera”. La iglesia construida en el barrio de Manga fue costeadada casi en su totalidad por Vélez Daníes & Cía.⁴⁹.

⁴⁶ Sobre este período he consultado: Luis Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*. Medellín, FAES. 1987, pág. 355.

Jesús A. Bejarano, “La economía en el siglo XX”, en *Manual de historia de Colombia*, vol. 3, Bogotá, Tercer Mundo, 1984.

Darío Mesa, “La vida política después de Panamá, 1903-1922”, en *op. cit.*, pág. 88.

W. P. McGreevy, *op. cit.*, pág. 297.

⁴⁷ El Porvenir, 13 de julio de 1904.

⁴⁸ El Porvenir, 13 de enero de 1899.

⁴⁹ La información acerca de la actividad pública de los Vélez ha sido tomada de diversas ediciones de El Porvenir.

Una de las características notorias de estos empresarios de finales del siglo en Cartagena era la diversificación de sus inversiones y sus oficios⁵⁰. A partir de la década de los ochenta, Vélez Daníes & Cía. inició la compra de tierras que los afianzaría como ganaderos y posteriormente como empresarios azucareros en los primeros lustros de este siglo: en 1888 adquirieron el potrero llamado El Bajo Miranda, situado en el municipio de Turbaco. El precio pagado a Rafael del Castillo fue de seis mil pesos oro⁵¹. En 1898 compraron la primera porción de la hacienda San Agustín de Sincerín, adquiriendo los terrenos restantes de esta hacienda cuatro años más tarde, por un total de 27.300 pesos⁵². Fue en esta hacienda de siete mil novecientas hectáreas de extensión situadas en el margen izquierdo del Canal del Dique, en donde montarían unos años más tarde el ingenio azucarero. Una de las inversiones preferidas de los Vélez Daníes parece que fue la compra de tierras, pues en 1913 adquirieron otra hacienda, San Antonio de Aguas Vivas, en jurisdicción de los municipios de Turbaco y Arjona, por la que pagaron la suma de 31.000 pesos oro⁵³; desaparecido Carlos, en 1923, Fernando continuaría adquiriendo tierras en el Sinú durante la década de los treinta.

Vélez Daníes & Cía. participó como accionista en casi todas las industrias y asociaciones comerciales que surgieron en ese período. Crearon en 1898 la más moderna fábrica de materiales para la construcción (El Progreso), fueron accionistas de la Cartagena Oil Refining Co. (1907) y de la fallida Industria de Extractos Tánicos, que se ensayó crear con base en la explotación del mangle. Fundaron e instalaron en Manga la Cervecería de Cartagena, con ciento veinte operarios⁵⁴. Tomaron parte en la creación de la Cámara de Comercio de Cartagena, fundada el 18 de julio de 1915, y también se hicieron fuertes accionistas de la compañía The Colombia Products, constituida con un 50% de capital colombiano y un 50% de capital norteamericano.

Los Vélez Daníes también tomaron parte activa en la creación de las primeras entidades bancarias surgidas en Cartagena entre 1880-1920. Fueron los mayores accionistas del Banco Popular de Bolívar en 1883, al poseer el 38,9% del total de sus acciones⁵⁵. En 1906 Vélez Daníes & Cía. tomó parte en el contrato celebrado con el Banco Central de Colombia para el establecimiento del Banco Agrícola de Emisión, que contó con un capital inicial de 300.000 pesos oro⁵⁶. En 1907 constituyeron la Compañía Internacional de Préstamos y Construcciones, con un capital inicial de 200.000 pesos oro, y en la cual Vélez Daníes & Cía. poseía cincuenta acciones⁵⁷. Tuvieron una fuerte participación en la creación del segundo Banco de Bolívar, en 1907⁵⁸.

El seis de enero de 1906 Carlos Vélez es despedido en la página social de *El Porvenir* con motivo de su viaje a La Habana. Permanecería allí por espacio de dos meses, en compañía de Fernando, que, como hemos dicho antes, vivía en Cuba, para regresar a Cartagena a fines de febrero en compañía del ingeniero cubano Luis Bacallado; venían con el decidido propósito de estudiar si las tierras de San Agustín de Sincerín eran adecuadas para montar un ingenio azucarero de la magnitud de los mejores ingenios cubanos.

Cuba, a la que eran tan afectos los Vélez Daníes, y a la que, al igual que otros ganaderos bolivarenses, estaban ligados por lazos comerciales, había sido desde 1840 el primer productor mundial de azúcar⁵⁹. Cuando los hermanos Vélez Daníes se reunieron en La Habana en enero de 1906, ya la sólida industria azucarera de la isla se había recuperado de los estragos causados en sus cultivos de caña por la guerra de Independencia Hispano-Cubana (1895-1898), y su producción de azúcar había alcanzado el millón de toneladas. Es el momento en que el capital norteamericano había comenzado a invertir en la creación de las grandes centrales azucareras del oriente cubano, estimulado por el siempre creciente consumo mundial de azúcar⁶⁰.

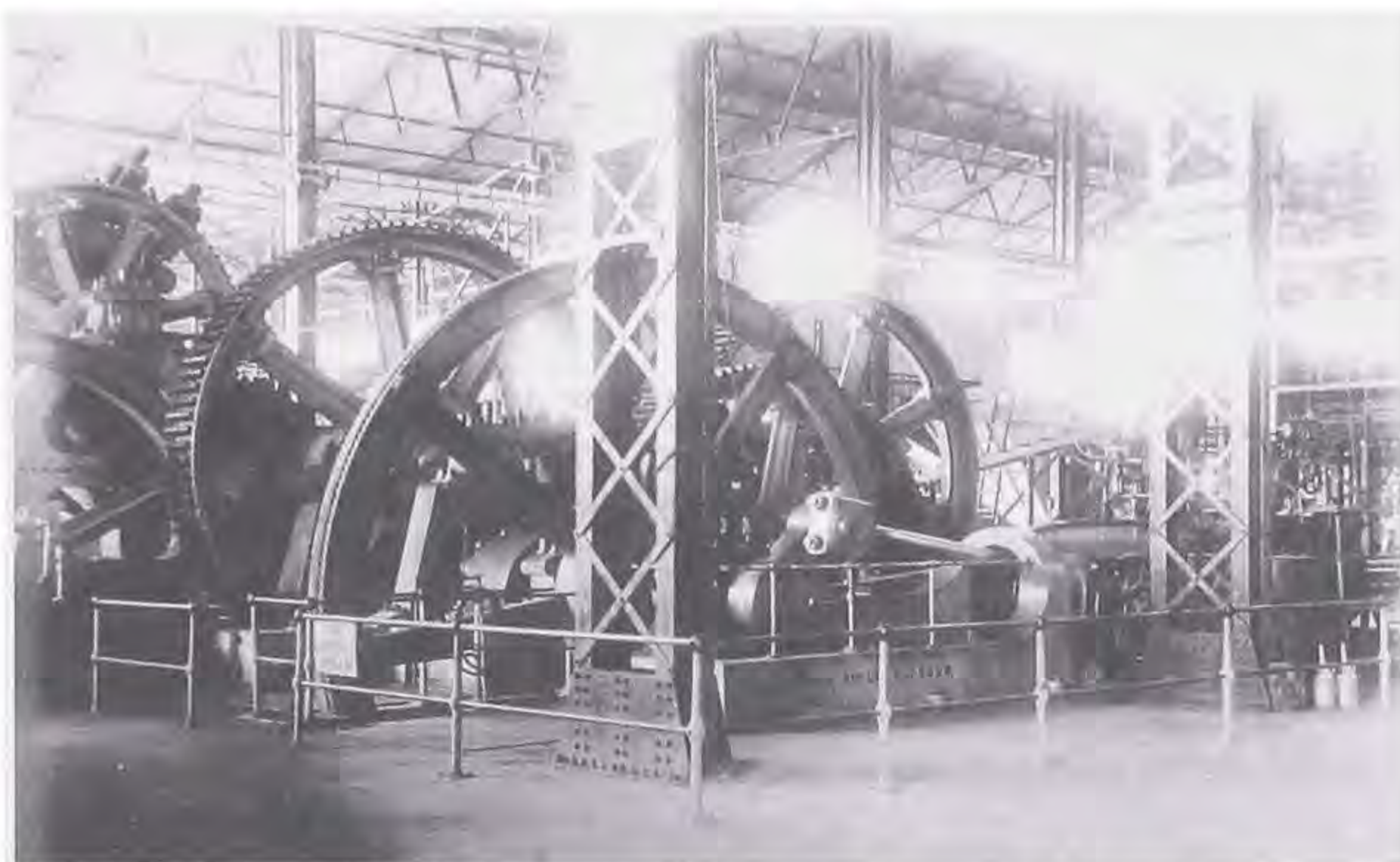
⁵⁰ Esta tendencia ha sido estudiada en el trabajo de Manuel Rodríguez B. y Jorge Restrepo R., citado anteriormente, sobre los comerciantes y sus actividades en Cartagena al finalizar el siglo XIX. Un buen ejemplo es el estudio de Luis Fernando Molina L., "El viejo Marinero. Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Trucoven Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca, 1860-1918", publicado por el Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República, 1988.

⁵¹ AHC, protocolo # 85 de marzo de 1888.

⁵² AHC, protocolos # 91 de 7 de marzo de 1898 y # 395 de 5 de diciembre de 1902. La hacienda San Agustín de Sincerín había pertenecido en el pasado a los padres dominicos antes que fuera sacada a remate público en 1864, al contarse dentro de los bienes desamortizados de la Iglesia. El juez cuarto del distrito de Arjona pagó los servicios del rematador, Tomás Cabeza, con tierras de esta hacienda. En 1888 San Agustín de Sincerín pertenecía a Cabeza y seis condueños, quienes al dividir la propiedad la venden a Cabeza (AHC, protocolo # 111 de 21 de abril de 1888). En 1898 Cabeza vende a Vélez Daníes & Cía. parte de la hacienda, y cuatro años más tarde los terrenos comprendidos por el valle y los playones, entre la serranía de San Jacinto, entonces Montes de María y los playones a orillas del Canal del Dique. En 1909 Vélez Daníes & Cía. adquirió otros globos de tierra que ampliarían la hacienda: 20 cabuyas de tierra situadas en los terrenos comunales del corregimiento de Palenque, en el distrito de Mahates, por 1.500 pesos, y un potrero de 100 hectáreas, también en jurisdicción del distrito de Mahates (AHC, protocolos # 519 de 2 de septiembre de 1909 y # 660 de 12 de noviembre de 1909).

⁵³ AHC, protocolo # 998 de 9 de octubre de 1913. En 1834, el avalúo que se hizo de esta hacienda fue de 9.134 pesos. En 1842, su propietario, el general Mariano Montilla, vende su parte a su condueño, Lázaro María Herrera, con base en el anterior avalúo (AHC, protocolo sin numeral del 11 de agosto de 1842). Para 1884, Tomás Watts ha adquirido esta hacienda de los herederos de Lázaro María Herrera, y son los herederos de Watts quienes la rematan a los Vélez Daníes en 1913. Dos meses más tarde, Vélez Daníes & Cía. añadirá a la hacienda 190 hectáreas situadas en el distrito de Turbaco, compradas a los sucesores de Juan de la C. González por la suma de mil pesos oro (AHC, protocolo # 1143 de 28 de noviembre de 1913).

continúa



Molino del ingenio compuesto por un tándem movido por triple engranaje. Equipado para la extracción del guarapo con conductores de la caña, del bagazo y bagacillo que sirven de combustible para accionar el motor de vapor, que a su vez era utilizado para accionar generadores de fluido eléctrico en el Central.

No es de extrañar, pues, que los Vélez Daníes decidieran invertir más de un millón de dólares en un ingenio azucarero al estilo cubano. Es muy conocida la anécdota según la cual Fernando, recién instalado en La Habana, que en 1898 era una cosmopolita ciudad con aproximadamente 250.000 habitantes⁶¹, asistió a la ópera, y asombrado del lujo que le rodeaba preguntó al calesero cómo había sido posible acumular tanta riqueza, a lo cual éste respondió: "La azúca, don Fernando, la azúca..."⁶².

Las perspectivas mundiales del negocio azucarero eran muy halagüeñas hacia 1900, y continuarían siéndolo por varios decenios: Estados Unidos constituía un inmenso mercado en expansión, por su crecimiento demográfico y su insaciable apetito azucarero. En 1898, el consumo anual per cápita en los Estados Unidos era de 65,4 lbs. por persona, consumo que pasó a ser de 86 lbs. anuales por persona en 1908, de 120 lbs. anuales por persona en 1920... y seguiría escalando⁶³. Un crecimiento similar se observaba en la producción mundial de azúcar: en 1880 la producción azucarera que alcanzaba el mercado mundial era de 3,8 millones de toneladas; después de la modernización que significaron las centrales, la producción de azúcar centrifugada que alcanzó el mercado hasta antes de la Primera Guerra Mundial fue de 16 millones de toneladas, y durante el período entre guerras, 30 millones de toneladas⁶⁴. No ha existido en la historia del Caribe un producto que haya igualado el constante crecimiento observado en la industria azucarera a partir del siglo XVIII.

EL CENTRAL COLOMBIA

Noticias del ingenio

Como suele suceder en las ciudades pequeñas, el rumor sobre la construcción de un ingenio circuló en Cartagena un año antes que Carlos Vélez hiciera público su propósito. Varios editoriales de *El Porvenir*⁶⁵ se ocuparon del asunto, agitando la curiosidad de sus lectores, e irradiando optimismo al considerar que los beneficios redentores de esta industria se derramarían sobre la economía regional, "...y el gobierno y los propietarios que lo lleven a cabo merecerán el recuerdo de un pueblo entero, hoy empobrecido y arruinado". El general José Torralbo, desde la prensa, instaba a los

⁵⁴ Sobre la fundación de la fábrica de ácido tánico W. Rasor, en *El Porvenir*, 13 de marzo de 1916, dice que la inversión era de \$150.000 oro; "... por cada ton. de tanino se invierten cuatro ton. de corteza de mangle, que en Nueva York se vende neto a \$50 la ton.". En *El Porvenir* de 27 de abril de 1911 se dice que su promotor fue el inmigrante italiano Calixto Giordanengo. Tanto los Vélez como Diego Martínez C. se encontraban entre sus socios fundadores.

Sobre la cervecería en la isla de Manga, véase *Álbum de Cartagena de Indias 20 de enero de 1533-20 de enero de 1933* (sobre la edición, sólo dice este álbum "Bajo los Auspicios de María Inmaculada"). No tiene paginación. Sobre esta cervecería dice: "Para proveerse de agua está dotada de un condensador capaz de producir 85 toneladas de agua dulce diariamente. Cuenta con una superior maquinaria para la fabricación de hielo, capaz de producir 200 toneladas diarias. La maquinaria para la fabricación de Cerveza alcanza una producción de 15.000 litros diarios, y es movida por motores de fuel oil. Para la reserva de este combustible cuenta con un depósito de una capacidad de 2.500 barriles..." Sus accionistas fundadores son Vélez Daníes & Cía., sucesores de C. Piñeres, y Rafael del Castillo y Cía.

⁵⁵ Adolfo Meisel, "Los bancos en Cartagena", en Adolfo Meisel y Eduardo Posada C., *Por qué se disipó...*, op. cit., pág. 110.

⁵⁶ AHC, protocolo # 188 de 16 de abril de 1906.

⁵⁷ AHC, protocolo # 820 de 21 de octubre de 1907.

⁵⁸ AHC, protocolo # 820 de 21 de octubre de 1907.

⁵⁹ Manuel Moreno F., "Economías y sociedades de plantaciones en el Caribe español, 1860-1930", en Leslie Bethell (compilador), *Historia de América Latina*, t. VII, Barcelona, Crítica (Grijalbo), 1991, pág. 182.

⁶⁰ *Ibid.*, pág. 182.

⁶¹ Hugh Thomas, *Historia contemporánea de Cuba*, Barcelona, Grijalbo, 1982, pág. 285.

⁶² Licenciado Serpentin, *Los secretos del inspector Caraballo*, Bogotá, Iqueima, 1955, pág. 13.

⁶³ Sidney Mintz, "Pleasure, profit and satiation", en *Seeds of Change*, Washington, Smithsonian Institution, 1991, pág. 127.

⁶⁴ Sidney Mintz, *Sweetness and Power. The place of sugar in modern history*, Viking Penguin, EE. UU., 1985, pág. 167. Para este antropólogo la producción azucarera era sinónimo de desarrollo económico: "Development, as it is called, has meant among other things a relatively steady increase in sugar consumption since perhaps the mid XIX century" (págs. 196-97). (Al profesor Alfonso Múnera le debo la información acerca de este libro).

continúa



Tanques de tres mil galones de capacidad cada uno donde se depositaba el guarapo. Empezaron con cinco y aumentaron a ocho.

agricultores a abandonar la idea general de que de la caña no debía extraerse más que miel para la producción de aguardientes, y opinaba que, si el gobierno de Reyes protegía la implantación de la industria azucarera, se evitaría la salida del país de no menos de ocho a diez millones de pesos anuales, que era su cálculo del costo de la importación de azúcar al país. En realidad, los hacendados con trapiches en la Costa se habían dedicado desde el pasado siglo a la producción de panelas y mieles, éstas últimas con la intención de fabricar bebidas alcohólicas que proliferaron y que al ser gravadas por el gobierno se convirtieron en importantes entradas del fisco.

Las tierras en donde se levantaría el ingenio, la hacienda San Agustín, colindantes con la población de Sincerín, y a una distancia de cincuenta kilómetros (aproximados) de Cartagena, estaban situadas en un valle formado entre la serranía de San Jacinto (entonces los Montes de María) y los playones del margen izquierdo del Canal del Dique, zona de antiguos palenques, tierras bajas que se extendían a lo largo del Canal; sus linderos eran fronterizos con los pueblos de Mahates y Malagana, San Basilio de Palenque y San Pablo, pasando por Sincerín. En 1913, Vélez Daníes & Cía. complementaría esta propiedad adquiriendo en remate público las tierras situadas al margen derecho del Canal del Dique, la llamada hacienda de Aguas Vivas, en jurisdicción de los municipios de Arjona y Turbaco, por el norte, y por el sur los playones a orillas del Canal del Dique hasta la población de Rocha.

En el siglo XVIII, el terrateniente más rico de Cartagena, Manuel Escobar, era poseedor de varias haciendas trapicheras y ganaderas en esta región⁶⁶, de excelentes cualidades para la agricultura: San Agustín de Torohermoso, en el distrito de Marialabaja, era una hacienda trapichera y ganadera de su propiedad; al igual que San Joseph del Pital, en jurisdicción de Palenque, y San Pablo del Retiro, en lo que es hoy la población de Mahates, eran haciendas trapicheras. Fue la existencia de estas haciendas trapicheras y ganaderas lo que justificaría la concentración de esclavos en estas zonas rurales cercanas a Cartagena, durante los siglos XVII y XVIII⁶⁷.

Durante la segunda mitad del siglo XIX hubo un fallido intento de producción de azúcar en la región de Marialabaja. En 1873, Tomás y Juan C. Stevenson⁶⁸, en compañía de Nicolás de Zubiría y bajo la asesoría del cubano Francisco Javier Balmaseda, formaron una compañía agrícola llamada Compañía del Ingenio Balmaseda, con un capital inicial de 100.000 pesos oro, y con el objeto de producir azúcar⁶⁹. Este inge-

⁶⁵ Entre el 8 de marzo de 1905 y el 5 de septiembre de 1906 aparecen en *El Porvenir* nueve editoriales que hablan sobre el futuro ingenio de Sincerín. Carlos Vélez, finalmente, el 5 de septiembre de 1906, publica una carta en este diario en la que explica sus propósitos y el significado del contrato que ha firmado con el gobierno central a través de Lácides Segovia, su representante en Bogotá.

⁶⁶ Adolfo Meisel, "Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena, 1533-1851", en *El Caribe Colombiano...*, op. cit., págs. 93-94 y 107-108. Meisel analiza en este trabajo el avalúo que encuentra de varias haciendas coloniales, algunas de las cuales están en la región del Canal del Dique y otra en el municipio de Santa Rosa.

⁶⁷ A esa conclusión llega el citado estudio de Adolfo Meisel sobre el avalúo de las haciendas coloniales.

⁶⁸ Juan y Tomás Campbell Stevenson Díazgranados eran hijos de Donald Campbell Stevenson (utilizaban el apellido Stevenson), nacido en Glasgow en 1807, fundador de la familia Stevenson en Cartagena. Casó en Cartagena con María Nicolasa Díazgranados y Paniza en 1831. (Estos datos genealógicos se los agradezco a Haroldo Calvo Stevenson).

⁶⁹ AHC, protocolo # 1, de 1873.

nio, situado en las llamadas "tierras de Lobo", en el Distrito de Marialabaja, pasó a llamarse un año más tarde Ingenio de María⁷⁰, y muy pronto tuvo dificultades financieras; en junio de 1892 fue disuelta la compañía por iliquidez⁷¹. El trapiche, adquirido por la Casa Burgos de Cereté, fue instalado en la hacienda El Cedro, en donde los Burgos tenían un alambique Egrott dedicado a la producción del llamado Ron Burguero⁷².

El 31 de julio de 1906, el ministro de Obras Públicas, Francisco de P. Manotas, y el general Lácides Segovia, en representación de Vélez Daníes & Cía., firmaron en Bogotá el contrato para el establecimiento en San Agustín de Sincerín de un ingenio y refinería para la producción de azúcar con calidad de exportación⁷³. El gobierno se comprometió a subsidiar la naciente industria con ciento cincuenta mil pesos oro, pagaderos con el producto bruto de los derechos de exportación de ganado que se embarcara por Barranquilla y Cartagena, y a gravar los actuales derechos de importación del azúcar treinta días antes de comenzar la producción. El empresario se comprometía a producir no menos de 650.000 @ por zafra (aproximadamente 7.500 toneladas), a más tardar en enero de 1910. Un año más tarde, Fernando Vélez D. fue el encargado de constituir en Nueva York The Colombian Sugar Company, como una compañía norteamericana, con un capital de un millón de dólares representado en cien mil acciones de diez dólares cada una. En enero de 1908, Vélez Daníes & Cía. traspasó en venta a The Colombian Sugar Co. los terrenos de la hacienda San Agustín, con excepción de las trescientas hectáreas de playones, por un valor de un millón de dólares y la totalidad de sus acciones⁷⁴. En el año 1910, The Colombian Sugar Co., de Nueva York, fue disuelta y se liquidó transfiriendo el capital a una sociedad colombiana, también anónima, constituida en Cartagena como la Colombia Sugar Company⁷⁵.

El Central Colombia y La Manuelita, industrias pioneras

En 1919, el viajero alemán W. Burckhardt, de visita en Colombia, dejó escrita la impresión que le causó la producción azucarera:

*El azúcar es, sin duda alguna, la producción más importante, después del ganado, del fértil suelo colombiano. Solo en Sincerín, en la Costa Atlántica, cerca de Cartagena, y en La Manuelita, en la región del Valle del Cauca, encontramos instalaciones completamente modernas. Por lo demás, siempre se encuentran en todo el país los acostumbrados molinos de mano, movidos por agua, o las instalaciones de molinos verticales movidos por caballos*⁷⁶.

En la Costa Atlántica el cultivo de la caña de azúcar estaba muy extendido a comienzos del presente siglo. Era común ver en el campo pequeñas estancias con trapiches de madera tirados por bueyes y las pailas primitivas bajo fuegos abiertos de los llamados "trenes jamaquinos", en los cuales se fabricaba panela y, sobre todo, se sacaban melazas para vender a los propietarios de alambiques que proliferaban en los pueblos vecinos a Cartagena, como Turbaco y Arjona. Aún en el recinto amurallado había quien tuviera alambiques de fabricación artesanal, y en El Porvenir se anunciaban para la venta gran variedad de rones de la región, algunos de los cuales con nombres alusivos a la política, como el Ron Regeneración; otros, como el Ron Piñeres y el Ron Burguero, eran añejados en toneles de maderas especiales, y alcanzaron por ello gran calidad y prestigio local.

La producción de azúcar es un proceso que básicamente consiste en extraer el jugo de la caña o guarapo por medio del molino o trapiche, y someterlo a un proceso de evaporación, decantación de los caldos y cristalización de los gránulos⁷⁷. Los azucareros cubanos, entonces líderes en la producción mundial, durante la segunda mitad del siglo XIX se preocuparon por hacer cada vez más eficiente la extracción del

⁷⁰ AHC, Diario de Bolívar, # 1035, 16 de enero de 1875.

⁷¹ AHC, protocolo # 222, libro 1892, 18 de junio de 1892.

⁷² Remberto Burgos, *op. cit.*, pág. 95.

⁷³ Archivo Histórico de la Nación, Protocolo # 1087 de 6 de agosto de 1906, Notaría 2 de Bogotá, t. 4, libro 722.

⁷⁴ AHC, protocolos # 959 y 960 de 5 de diciembre de 1907. Se constituye The Colombian Sugar Company en Nueva York, protocolizándose aquí su creación. AHC, protocolo # 3 de 3 de enero de 1908, por medio del cual Vélez Daníes & Cía., vende la hacienda San Agustín, excepto los playones, a The Colombian Sugar por un millón de dólares y la posesión de sus acciones.

⁷⁵ AHC, protocolo # 555 de 16 de septiembre de 1910.

⁷⁶ Citado en Phanor Eder, *El fundador Santiago M. Eder*, Bogotá, Flota Mercante Grancolombiana, 1981, pág. 519.

⁷⁷ Agradezco al profesor Alfonso Múnera el haberme facilitado el libro del historiador cubano Manuel Moreno Franginal, *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978, del cual he extraído toda la información acerca de los avances tecnológicos cubanos en la producción azucarera, especialmente en las págs. 204, 210-15, 222, 234 y 252.

guarapo, y por perfeccionar el proceso de combustión de los caldos y la cristalización de los gránulos, a fin de obtener un mayor rendimiento de sacarosa. Las centrales cubanas que aparecieron con el cambio de siglo, a diferencia de los ingenios y trapiches, innovaron el sector fabril de la producción al utilizar un sistema de evaporación al vacío, superando los fuegos abiertos llamados "trenes" que la habían caracterizado. Esto duplicó la producción de azúcar y mejoró su calidad. Por último, el uso de centrífugas en la cristalización del azúcar terminó por producir una estandarización en su calidad, que no sólo se iba a clasificar, a partir de entonces, según el color sino según el grado de polarización (pol) alcanzado. El azúcar obtenida con las centrífugas alcanzaba un pol 96, mientras el azúcar mascabada o morena contenía un pol de 80 grados.

Este tipo de instalación fabril llamado central, caracterizada por una mayor producción y estandarización en la calidad del azúcar, fue la instalada en el Central Colombia de Sincerín, e implicó una inversión de capital mucho mayor de la que hasta entonces habían exigido los ingenios y los trapiches que existían en nuestro país, así como la importación de una maquinaria sofisticada que exigiría personal extranjero en su montaje y puesta en marcha, edificios mucho más grandes que los conocidos, en donde instalar la maquinaria, un mayor suministro de cañas a la fábrica y, por lo tanto, siembras de mayor extensión, así como la disponibilidad de abundante mano de obra, barata, y un eficiente transporte de las cañas a la fábrica y del azúcar al puerto.

El Central Colombia se instaló en 1908 y 1909, con la ayuda de ingenieros cubanos, con toda la maquinaria moderna, adquirida en Glasgow en su mayor parte, a la firma A. and W. Smith, a través del ingeniero cubano Luis Bacallado, quien era su representante en La Habana. Fue embarcada directamente desde Liverpool hasta Cartagena. Como estaba compuesta por piezas sumamente pesadas y de difícil movilización (2.500 toneladas), los Vélez solicitaron al gobierno el permiso para desembarcarla en la bahía de Barbacoas, situada en las inmediaciones de la desembocadura del Canal del Dique y próxima a Sincerín; esta solución fue pronto descartada, porque resultó más conveniente descargar en Cartagena y, por medio de grúas, bongos y planchones, remolcarla con barcos de vapor al puerto de Sincerín, donde nuevamente sería descargada y trasladada al edificio del Central por medio del ferrocarril instalado⁷⁸. En 1909 produjo su primera zafra; la capacidad fabril instalada era de diez mil toneladas de azúcar por zafra, y su capacidad de molienda era de mil trescientas toneladas de caña en 24 horas.

El ingenio La Manuelita, en el Valle del Cauca, a diferencia del Central Colombia, evolucionó modernizándose de acuerdo con la experiencia acumulada de su propietario. Cuando Santiago Eder adquirió de Jorge Isaacs, en 1864, la hacienda La Manuelita, ésta tenía mil quinientos acres de tierra y un trapiche colonial formado con mazas de madera forradas en hierro, de escasa producción. En 1897, Santiago Eder decidió dar un paso adelante en su modernización, reemplazando el trapiche hidráulico que tenía por otro movido con vapor, por lo que adquirió la nueva maquinaria en Glasgow, a la firma McConie and Harvey & Co. Esta maquinaria demoró dos años y medio para ser transportada desde Buenaventura a Palmira, ante las dificultades que representaba la ausencia de vías de comunicación en Colombia, fuera de las fluviales. La Manuelita, para 1909, época de la primera zafra del Central Colombia, había ampliado su capacidad de molienda a doscientas toneladas de caña en 24 horas, pasando su producción de cinco a veinte toneladas de azúcar diarias por zafra⁷⁹.

Capacidad fabril

La maquinaria principal del Central Colombia estaba compuesta por un tándem de tres molinos, cada uno de los cuales pesaba catorce toneladas, estaba provisto de un juego de tres desmenuzadoras y era movido por un triple engranaje y un solo motor

⁷⁸ El Porvenir, 23 de junio de 1909.

⁷⁹ Phanor Eder, *op. cit.*, págs. 517-519.



General Rafael Reyes junto con los hermanos Vélez Danés, octubre de 1908, en el ingenio. Detrás está la torre que al parecer guardaba la rueda de la bomba hidráulica.

de vapor de 250 HP. La defecación y filtración de los jugos era llevada a cabo por doce defecadoras de diferentes capacidades, ocho filtros-prensas modernos, filtros secos, bombas para cachaza y un servicio completo de bombas necesarias para jugos calificados, azufrados, defecados y filtrados. Los tanques en los que se depositaba el guarapo, cinco en total, tenían una capacidad de tres mil galones cada uno. En el proceso de evaporación se utilizaba un moderno sistema de tres tachos al vacío, dos de los cuales tenían capacidad de veinte toneladas diarias de masa cocida, y uno más pequeño, de ocho toneladas. Contaba con un condensador central, seis cristalizadores de veinticinco toneladas cada uno, doce centrífugas hidráulicas, seis de correa, dos secadores, dos cernedores...El sector en donde se llevaba a cabo el refinado estaba constituido por cinco filtros, un horno de carbón y nueve calderas de trescientos HP. Una báscula automática era utilizada en el empaque de sacos de a 10 @, y una máquina para coser sacos facilitaba el empaque. El depósito para guardar azúcar tenía capacidad para sesenta mil sacos⁸⁰.

En el momento de su instalación, trabajaba en el Central Colombia un grupo pequeño de especialistas cubanos, entre los cuales se contaba el ingeniero agrónomo Luis Bacallado, quien permaneció en Sincerín durante todo el montaje de la maquinaria hasta su puesta en marcha durante la primera zafra de 1909; Bacallado fallecería en La Habana en 1912. Había sido reemplazado por el agrónomo cubano Joaquín Ruiseco. José Antonio García, otro cubano, fue por esos años responsable de las siembras y cultivo de cañas. En un principio se utilizó semilla de la llamada "caña blanca" o "guartinaja" en la región, muy parecida a la variedad cubana "Singapur" y que más adelante sería sustituida por la POJ2878, procedente de Java⁸¹.

En abril de 1910, durante la segunda zafra del Central Colombia, los Vélez Danés invitaron al periodista bogotano Rufino Cuervo Márquez a visitar el ingenio, con el fin de informar sobre esta industria a los intrigados azucareros de Cundinamarca y del Valle del Cauca. Es interesante observar que quienes visitaban entonces el Central terminaban por no hallar palabras con qué expresar su grandiosidad, pues no existía ningún ingenio en el país con esa capacidad de producción (véase Cuadro de Opiniones, Anexos). Rufino Cuervo Márquez, como resultado de su experiencia en Sincerín, publicó dos extensas crónicas tituladas "Salve Colombia"⁸², en las que,

⁸⁰ La información acerca de la maquinaria que poseía el Central Colombia ha sido reunida de diferentes artículos aparecidos en *El Porvenir* a partir del 5 de mayo de 1908, particularmente del artículo aparecido el 12 de agosto de 1924 bajo el título "Monografía del Central Colombia" escrito por Gonzalo Girón Franco. También he utilizado el texto de P. A. Pedraza, *Excursiones presidenciales. Apuntes de un diario de viaje. República de Colombia*, Norwood (Mass.), The Plimpton Press, 1909.

⁸¹ "Conferencia entre el general José Torralbo y Uldarico Roza sobre el Ingenio de Sincerín", *Revista Nacional de Agricultura*, año 5 (10), junio de 1910, págs. 291-297.

⁸² Reproducidas en *El Porvenir*, 12 y 13 de abril de 1910.

además de referirse al ingenio como “un titánico esfuerzo industrial [...] la redención económica del país [...] soplo benéfico de civilización [...] empresa redentora, alabada por unos, atacada por otros”, hace una vívida descripción del viaje y de la impresión que le causan los edificios del Central:

Después de dos horas de marcha en el ferrocarril (Cartagena-Calamar) llegamos a Soplaviento, caserío situado sobre el Canal del Dique en cuyo puerto nos esperaba el vapor Velda, perteneciente al Central Colombia, y en cual hicimos durante una hora y media la bella travesía del Dique, en su descenso, hasta un lugar en donde, cruzando a la izquierda, el viajero es sorprendido por la magnitud de un canal de 900 metros de largo, 25 de ancho, y 3 de profundidad, el cual abierto sin auxilio de dragas y sólo con barras y palas, llega a un punto en donde se ha construido el puerto artificial, y en el cual, cuando nosotros llegamos se encontraban amarrados un vapor, cuatro goletas de dos palos, tres o cuatro grandes bongos y media docena de canoas. Allí ya se escuchaba el pito de las locomotoras y se veía una extensa carrilera con sus cambiavías etc., todo en medio de una aglomeración de trabajadores sanos y robustos.

En el puerto tomamos un carro de ferrocarril, y después de recorrer un kilómetro de vía y tres kilómetros de campos cultivados de cañas llegamos al Batey, o sea, algo así como la plaza central del ingenio, pues a sus costados, midiendo 400 metros (lineales) cada uno, y cruzadas por vías férreas en todas direcciones, se levantan no pocos edificios de variadas formas y dimensiones. En su costado sur se yergue majestuoso el edificio y la chimenea del ingenio: edificio de acero que mide 120 M. de largo x 50 de ancho y 32 de elevación, y el cual abriga grandiosa maquinaria [...] puesta en movimiento, y con aquel ruido profundo y sordo que deja escuchar, sobre todo en altas horas de la noche, que invita al ánimo a soñar y meditar.

En los otros costados del Batey se hallan levantados las oficinas del telégrafo y teléfono, el mercado, el matadero público, la oficina de la policía, el almacén de telas y víveres, casas para empleados (veinte habitaciones con sus baños), casas para trabajadores, la farmacia, el hotel (sesenta habitaciones con baños individuales), la casa de los empresarios, y otras destinadas a diversas aplicaciones, gozando todas ellas de luz eléctrica (1000 focos incandescentes y 200 focos de arco) y de acueducto de dos y medio kilómetros, y teniendo sus habitantes un hospital en el que ofrecen los cuidados y atenciones de un médico competente y de drogas, todo lo cual se suministra gratis.

Antonio Samper Uribe, productor azucarero bogotano, invitado por los Vélez Daníes a visitar el ingenio en el mes de marzo del verano de 1913, llegó a Sincerín (que se encontraba en plena zafra) a las tres de la madrugada, y quedó sumamente impresionado, según el testimonio que nos dejó de su visita⁸³:

Llegar a las tres de la mañana, como me ocurrió a mí por percances en el viaje, y encontrar al ingenio en plena actividad, con su masa colosal e imponente, profusamente iluminado por centenares o miles de focos eléctricos, y con un ruido atronador de catarata, es, para el que va de aquí de Bogotá, acostumbrado al andar de las mulitas y nuestras moliendas liliputienses, como si de pronto y por arte de encantamiento, como dijera Don Quijote, se le tornara en realidad algún cuento de Las Mil y una Noches.

⁸³ Antonio Samper Uribe, “El Ingenio de Sincerín”, *Revista Nacional de Agricultura*, año 3 (10), abril de 1913, págs. 754-758.



Armatura de acero del edificio principal importada de Inglaterra y armada en Sincerín.

El transporte

El Central Colombia se abastecía con el suministro de cañas producidas en la hacienda San Agustín. De sus casi ocho mil hectáreas, estaban sembradas mil quinientas en el momento en que se instaló la maquinaria en 1908. Para 1913, cuando la visitó Antonio Samper, tenía unas dos mil hectáreas en producción de cañas. El sistema para el transporte de la caña del campo a la fábrica consistía en apilar la caña cortada para embarcarla en carretas tiradas por bueyes del campo a la línea férrea más cercana. Los bueyes siguieron cumpliendo un desempeño importante dentro del ingenio mecanizado; la hacienda San Agustín contaba con trescientas yuntas de bueyes, que eran mantenidas en las tierras de playones colindantes con el Canal del Dique con este propósito. Para el acarreo de los carros cargados de cañas, se habían instalado en los campos doce kilómetros de vías férreas portátiles, del sistema llamado *decauville*, por medio del cual se sacaban los carros llenos de caña hasta la línea férrea principal. Ésta cubría 65 km, movía 500 vagones, seis carros especiales, 30 carretas para cañas, ocho planchas y cuatro carritos accionados con maniguetas, utilizados en todo el proceso de movilización de las cañas, desde el potrero al batey, así como de los sacos empacados de azúcar hasta el puerto de Sincerín sobre el Canal del Dique.

Lo que más atrajo la atención de Samper Uribe fue la forma como se acarrea la caña cortada de los vagones del ferrocarril a las fauces del monstruo, lo que motivó dramáticos símiles en su descripción⁸⁴:

Aunque parezca exageración andaluza, o caña antioqueña, diré que la alimentación de los trapiches atrae al curioso, lo detiene, lo inmoviliza, lo embelesa, como pasa con la corriente de los ríos o con el incansable golpear de las olas. Los trenes cargados de caña parecen sierpes gigantes. Tuve la curiosidad de contarle a uno 33 vagones, y vi que ocupaba un espacio de 159 metros (dos cuerdas) [...] Al llegar, disminuyen el paso, mientras los pesan carro por carro, sin detenerlos completamente; luego avanzan hasta colocarse frente al transportador. Cada vagón, al presentarse al lado del receptáculo, se descarga por un me-

⁸⁴ *Ibíd.*



General Reyes, montado en la mula, en el Central Colombia acompañado por colonos y la comitiva presidencial, 1908.

canismo muy ingenioso y sencillo, accionado por una bomba hidráulica que maneja un muchacho, a 30 o más metros de distancia, con solo abrir y cerrar una llave. La caña de ese vagón, y la del que sigue, y la de los otros trenes, va cayendo sobre el conductor (una ancha faja sin fin), y sigue su marcha lenta a que la despedacen o trituren, toneladas tras toneladas, en serie continua, sin interrupciones, como procesión de indiada devota y apretujada, o como mitin patriotero a lo largo de calles angostas e interminables.

El azúcar que se enviaba hacia el interior del país se transportaba por agua y por ferrocarril. En 1921, la ruta del azúcar era Sincerín-Calamar-La Dorada; de allí era transbordada al ferrocarril de La Dorada hasta Beltrán, en donde nuevamente remontaba el Alto Magdalena en vapor hasta Girardot. Si no se presentaban inconvenientes imprevistos, la demora de un vapor expreso era entre diez y doce días⁸⁵.

Para 1924 el transporte marítimo y fluvial del Central Colombia contaba con tres buques y seis barcos de vapor, nueve bongos o planchones con una capacidad transportadora de 2.334 toneladas, que constituían la Empresa de Navegación del Dique⁸⁶. Estos buques, descritos como “del tipo alemán”, muchos de los cuales fueron fabricados por hábiles artesanos de la región, contaban con instalaciones para combustible de fuel-oil, y algunas con ciertas comodidades para los pasajeros. Para carga y descarga, el Central poseía una grúa para doce toneladas, y una romana para veinte mil kilos. Para el momento de su liquidación, en 1952, el Central contaba con un equipo de siete tractores, más de ochenta carretas Electric Wheel y varias docenas de camiones, “la niña bonita del ingenio” en ese entonces⁸⁷.

Producción

El Central Colombia produjo en 1909, durante su primera zafra, 5.082 toneladas de azúcar refinado, pol. 96 grados; aspiraba a producir el doble y no fue considerada una buena zafra porque aún no se había terminado de instalar la totalidad de la maquinaria, y porque la estación de lluvias se adelantó, y fue muy fuerte, perjudicando la molienda. Exportó en esa ocasión 1.903 toneladas a Inglaterra y 1.304 a

⁸⁵ “El Ingenio Central de Peñalisa”, informe de Ch. Deneumostier, exdirector de la Escuela de Agronomía de Bogotá, Revista Nacional de Agricultura, mayo de 1921, págs. 14-21.

⁸⁶ Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, Barcelona, 1927, pág. 88. Sus propietarios eran Vélez Danies & Cía., Pombo Hermanos y Rafael del Castillo; movilizaban carga de ida y vuelta hasta y desde Girardot y La Dorada, en donde contaban con bodegas propias.

⁸⁷ “La niña bonita del ingenio”, llamó a su parque automotor uno de sus liquidadores, Eduardo Lemaitre, en el relato que sobre ésta hizo en *Los secretos del inspector Caraballo. Historia mínima, sintética, anecdótica, pintoresca, cómica y trágica de la vida, pasión y muerte de Colombian Sugar Co. S. A.*, Bogotá, Iqueima, 1955, pág. 47.

Estados Unidos⁸⁸. Al año siguiente, 1910, su producción durante los tres meses de duración de la zafra fue de 5.175 toneladas. Su capacidad de molienda era entonces de mil trescientas toneladas de caña en veinticuatro horas⁸⁹.

Los costos de la producción fabril variaban de acuerdo con la tecnología empleada. Para 1921, el presidente de la Sociedad de Agricultores de Bogotá calculaba que para la producción de azúcar en trapiches que utilizaban el anticuado sistema de trenes jamaquinos el costo de producción de una tonelada era de 135 pesos oro⁹⁰. Si se disponía de tachos al vacío para la evaporación de los caldos y de centrífugas para la cristalización del azúcar, los costos descendían a 120 pesos oro la tonelada⁹¹. Cuando la zafra resultaba insuficiente, el costo de producción del azúcar se recargaba considerablemente.

Aunque la capacidad instalada del Central Colombia era de alrededor de diez mil toneladas de azúcar por zafra, esta cifra sólo se alcanzó en contadas ocasiones durante los cuarenta años que duró su producción⁹². Para la década de 1930, las cifras de producción que registró el Central Colombia fueron las siguientes:

Cuadro 3.

| Año | Toneladas |
|------|-----------|
| 1931 | 9.671 |
| 1932 | 5.372 |
| 1933 | 5.464 |
| 1934 | 7.521 |
| 1935 | 6.763 |
| 1936 | 6.913 |
| 1937 | 9.382 |
| 1938 | 8.601 |

Fuente: Hermes Andreas, Néstor Obando y Luis Thorín C., "Informe de visita a los ingenios azucareros del país en 1938", citado por Óscar G. Ramos en *La caña de azúcar en la cultura colombiana* (inédito), Cenicaña, Cali, 1997. Los datos originales están dados en quintales.

Cultivos y rendimientos de la caña

Al parecer, la vertiente agrícola del negocio del ingenio de Sincerín, —es decir, la organización del cultivo y el rendimiento de las cañas—, no fue tan eficiente como el manejo de las máquinas: el sistema de colonato no resultó ser lo más conveniente, como tampoco lo fue en Cuba, y no siempre las cosechas de caña fueron buenas o suficientes; la inexistencia de riego, las variedades de caña sembradas, o los impredecibles cambios climáticos tropicales fueron factores importantes de cuyo manejo dependía el formidable abastecimiento de cañas que demandaban sus instalaciones. Al respecto, Antonio Samper Uribe observaba, a raíz de la zafra de 1913, que

*el verano y la langosta han hecho estragos. La empresa logró destruir la langosta con un gasto de más de \$ 700.000, pesos papel, pero los malos efectos del verano no ha podido contrarrestarlos, por falta de trabajos de irrigación. El rendimiento por hectárea me parece que no va a alcanzar este año a cuarenta toneladas, a juzgar por el mal estado de la plantación [...] A mi modo de ver, la calidad de los terrenos es buena, y lo que hace falta para que la caña sea exuberante y jugosa es riego y una labor más intensa y esmerada*⁹³.

El sistema que se organizó para el cultivo y la recolección de la caña consistió en dividir los potreros, a la manera de un tablero de ajedrez, en colonias de una extensión aproximada de cuarenta a cincuenta hectáreas, de cuyo cultivo se hacía responsable un "colo-

⁸⁸ El Porvenir, 25 de febrero de 1909.

⁸⁹ Revista Nacional de Agricultura, junio de 1910, pág. 295.

⁹⁰ "El Ingenio Central de Peñalosa", Revista Nacional de Agricultura, *op. cit.*

⁹¹ *Ibid.* Se cita allí el concepto del ingeniero agrónomo P. Papaioannou a quien el Ministerio de Agricultura encargó una investigación sobre los costos de producción del azúcar. A dichos costos habría que añadir, dice, los gastos de transporte a los centros de consumo.

⁹² Eduardo Posada Carbó, en *The Colombian Caribbean* (*op. cit.*), ha publicado los siguientes datos al respecto: El Central Colombia produjo en 1927 10.187 toneladas de azúcar; en 1932, 10.687 ton., y en 1940, 10.586 ton., como los únicos tres años en que, contabilizado un decenio, el Central produjo ese tonelaje.

⁹³ Revista Nacional de Agricultura, abril de 1913, *op. cit.*



Mazas del molino del Central Colombia recién desembarcadas.

no” nombrado por la empresa, generalmente escogido entre antiguos trapicheros de la región o entre parientes y amigos. Estos colonos eran los encargados de vigilar la siembra y el cultivo, contratar a los cortadores de caña en tiempos de zafra, que en los primeros años fueron entre ochocientos y novecientos campesinos de la región. La empresa suministraba a los colonos los fondos necesarios para el cultivo y la recolección, así como los implementos agrícolas, y en el momento de la zafra les compraba la caña producida, generalmente según y cómo estuvieran los precios en el mercado⁹⁴. Según el citado informe de A. Samper Uribe, en 1913 por tonelada de caña el Central pagaba al colono dos pesos oro, puesta en el trapiche, de los cuales el colono debía sustraer el costo del corte de la caña, por el cual pagaba cincuenta centavos oro por tonelada al machetero, y el costo del acarreo de la caña de la colonia al batey, por el cual pagaba al Central veinticinco centavos la tonelada, por lo cual la utilidad del colono en una tonelada de caña, pagados corte y acarreo, venía a ser de 1,25 pesos oro, y la de los macheteros, calculando que cortaran dos toneladas diarias, venía a ser de 1 peso oro por día, suma que, según el concepto de Samper Uribe, “me parece deficiente, y ha ocasionado que los colonos se cuelguen, como dicen los comerciantes de sus clientes morosos”⁹⁵. Samper Uribe informó que los jornales en 1913 eran pagados con papel moneda, y habla de jornales de cincuenta pesos papel para esa fecha. Para 1924, el salario de un cortador de caña en el Central oscilaba entre 1,20 y 1,60 pesos oro diarios, pues el corte de una tonelada se pagaba a ochenta centavos, y el cálculo de este rendimiento seguía siendo de dos toneladas diarias por día para cada trabajador. La población total del Central para la zafra de 1924 había pasado a ser de tres mil hombres, y las hectáreas cultivadas de caña a seis mil⁹⁶. El Central proveía a sus empleados de atención médica y medicinas en un “hospital” dotado, así como de vivienda, agua y energía a una parte de sus empleados.

Los precios del azúcar

Es indudable que la creación del Central Colombia marcó un hito en la industria azucarera del país, por el volumen de producción y la calidad del azúcar que puso en el mercado nacional. Ello, sumado a la oposición que durante el Quinquenio había suscitado el desempeño económico del gobierno, motivó continuas críticas en la prensa bogotana acerca de la “competencia desleal” que había generado la “producción azucarera subsidiada” de Sincerín⁹⁷. Del ofrecido subsidio de Reyes por 150.000 pesos, los empresarios sólo habían recibido 50.000, en 1909; la empresa no sólo renunció al subsidio concedido por el gobierno, sino que devolvió lo recibido por medio de un memorial dirigido al Ministerio de Hacienda y a través de Dionisio Jiménez, quien viajó expresamente a Bogotá con ese propósito⁹⁸.

En un estudio llevado a cabo en 1921 sobre la creación de la Central de Peñalisa en Girardot, el autor, ingeniero agrónomo Deneumostier, estimaba que el consumo de

⁹⁴ P. A. Pedraza, *op. cit.* Sobre las responsabilidades de los colonos fue muy importante la información obtenida en conversaciones con antiguos colonos, como fueron (siendo muchachos) Celedonio Piñeros de la Espriella, Eduardo Lemaitre Román y Orlando Lemaitre Torres.

⁹⁵ Antonio Samper U., *op. cit.*

⁹⁶ El Porvenir, 12 de agosto de 1924.

⁹⁷ En el transcurso de 1909 los Vélez Danfés se defendieron de la acusación de competencia desleal subsidiada, aparecida en la prensa bogotana (y reproducida en El Porvenir) por trapicheros de El Socorro (El Porvenir, 10 de enero de 1909), de Cundinamarca (El Porvenir, 20 de junio de 1909) y del Valle del Cauca (El Porvenir, 23 de junio de 1909).

⁹⁸ El Porvenir, 12 de abril de 1910.

azúcar en el territorio de los actuales departamentos de Tolima, Cundinamarca, Boyacá, Meta y parte del Huila oscilaba entre 16.000 y 22.000 toneladas, de las cuales la región producía alrededor de cuatro mil. Las restantes cantidades eran importadas tanto del extranjero como de los departamentos de Bolívar y el Valle del Cauca exclusivamente⁹⁹. Los precios del azúcar alcanzados en el interior del país eran más convenientes que los pagados en Estados Unidos, razón por la cual la producción del Central Colombia se dirigió mayormente a abastecer el mercado del interior del país. El azúcar colombiano pagaba en Estados Unidos un veinte por ciento más de derechos de importación que el proveniente de Cuba, para el cual se habían estipulado ventajas arancelarias. Además de este inconveniente, y del recargo del flete hacia Estados Unidos, el precio que se obtenía allá era muy inferior al que se pagaba en el interior del país. En 1913 el precio pagado en Estados Unidos, por ejemplo, era de cuatro centavos la libra, muy inferior al que se obtenía en ese momento en el interior del país, el cual fluctuaba entre seis y diez centavos la libra, e incluso llegaba a veces hasta doce centavos la libra de azúcar¹⁰⁰.

Antes de la creación del Central Colombia, el azúcar importado que se consumía en el país se expendía en el interior del país a 20 pesos oro el quintal; el Central comenzó a suministrar azúcar refinado, de excelente calidad, por un valor de 1 peso oro la @ en Cartagena, 4 pesos oro el quintal, y 8 pesos oro el quintal puesto en Bogotá¹⁰¹. Antes de la Primera Guerra Mundial, es decir, entre 1910-1914, el saco de azúcar blanco de 62,5 kilogramos se vendía en el interior del país a ocho, nueve y diez pesos oro; es decir, entre trece y dieciséis centavos oro el kilogramo, lo que correspondía a 128, 144 y 160 pesos por tonelada. En 1921, los precios más bajos del azúcar en el interior del país alcanzaron a ser de 14, 15 y 16 pesos oro el saco; es decir, 224, 240 y 256 pesos la tonelada¹⁰².

Los costos ocasionados por los fletes en el transporte de Sincerín a Girardot eran, en 1921, de 43,39 pesos oro la tonelada, ofreciendo a los empresarios cartageneros una ventaja comparativa con los costos del transporte desde el Valle del Cauca al mismo lugar, que ascendían a 100 pesos oro la tonelada¹⁰³. Las condiciones favorables de costos en el transporte de la Costa hacia el interior del país dejaron de ser ventajosas hacia finales de los años veinte y sobre todo en la década del treinta, en la medida en que se desarrolló la red vial y férrea del país en la zona cafetera andina, como señalaré más adelante.

Principio del fin

En julio de 1923 murió Carlos Vélez Daníes. Su hijo Dionisio tenía entonces 36 años y había estado trabajando en el Central desde temprana edad. Residía en la hacienda San Agustín con su esposa, Magdalena González, y allí había visto nacer a sus hijos. A la muerte de su padre, estaba mucho más al tanto del manejo cotidiano del ingenio que su tío Fernando o sus primos hermanos Carlos y Fernando Vélez Pombo. Tal vez por ello, al faltar Carlos, la junta de la asamblea general de accionistas de la Colombia Sugar Co. lo nombró en 1924 administrador por unanimidad, y no a Fernando, quien en el orden de las jerarquías familiares debía suceder a su hermano¹⁰⁴. Los hijos de Fernando, además, se habían ausentado del país siendo niños, en 1898, y cuando regresaron a Cartagena, alrededor de 1915, tal vez no conocían en el terreno el funcionamiento del Central, o por lo menos Dionisio les aventajaba en ello. Dionisio Vélez Torres, una vez que asumió la gerencia del ingenio, proyectó la instalación de un moderno sistema de irrigación, que no se ejecutó en su totalidad, y llevó a cabo la instalación de una nueva planta para la utilización de los desechos del ingenio en la producción de alcohol industrial, vinagre y levadura¹⁰⁵.

Las primeras dificultades fueron visibles a raíz de la trágica desaparición de Fernando Vélez Daníes, ocurrida el tres de agosto de 1938, seguida por la muerte de su hijo

⁹⁹ "El Ingenio Central de Peñalía" (*op. cit.*). Allí se reproduce el Informe de Ch. Deneumostier, "ingeniero agrónomo de la Escuela de Gembloux (Bélgica), antiguo director del Instituto Agronómico de Lima (Perú), y exdirector de la escuela de Agronomía de Bogotá".

¹⁰⁰ "El Ingenio de Sincerín" (*op. cit.*). Antonio Samper cita la información que recogió de los Vélez Daníes.

¹⁰¹ El Porvenir, 23 de junio de 1909.

¹⁰² "El Ingenio Central de Peñalía" (*op. cit.*).

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ La mayoría de las acciones de la Colombia Sugar Co. permanecieron en manos de la familia; para el momento de su liquidación, más del 80% de sus acciones permanecían en manos de familiares directos de Carlos y Fernando Vélez Daníes. Véase la "Relación de accionistas de la Colombia Sugar Co. en liquidación" (1953) en *Los secretos del inspector Caraballo* (*op. cit.*), pág. 91.

¹⁰⁵ El Porvenir, 12 de agosto de 1924.



Ferrocarril para transportar la caña al molino.

Fernando, dos meses más tarde. Para entonces, y debido a los dos juicios de sucesión que la empresa debió afrontar, se llevó a cabo un cómputo de los activos líquidos, pérdidas y ganancias de la Colombia Sugar Co. durante los años 1934-1937, con el objeto de deducir promedios que sirvieran en el avalúo de las acciones de la empresa¹⁰⁶. El promedio del capital obtenido en esos cuatro años fue de \$ 2.654.367,57. Los resultados promediales arrojaron los siguientes resultados: en 1934, pérdidas por \$ 192.381,92; en 1935, ganancias por \$ 180.263,96; en 1936, ganancias por \$ 189.093,00; y en 1937, por \$ 166.941,87.

Las cifras anteriores, asumiendo las pérdidas de 1934, muestran un balance de \$ 342.917,65 de utilidad en los cuatro años. El capital autorizado era de dos millones quinientos mil pesos; el capital suscrito era de veinticinco mil acciones, por un valor nominal de cien pesos la acción. El promedio de utilidad no repartida fue de 3,44%. Sin embargo, en esa ocasión y con el objeto de obtener una evaluación realista del valor de las acciones de la compañía, se pidió la opinión a varios comerciantes de la ciudad. De los seis conceptos solicitados entre personas destacadas del comercio, incluido el de la Cámara de Comercio, cinco coincidieron en que, aunque era difícil evaluarlas comercialmente, por no encontrarse esas acciones en el mercado bursátil, su valor aproximado oscilaba entre \$ 35 y \$ 38 la acción. La sexta opinión, expresada por Dionisio Vélez Torres, fue que “su valor comercial era casi nulo, pues la Colombia Sugar Co. para esa fecha (1939) llevaba unos siete años sin repartir dividendos, por lo que para él su valor figuraba en los libros en \$ 25 pesos acción”¹⁰⁷.

La falta de unidad en el manejo de la empresa contribuyó a dificultar su desempeño en un momento en que debió enfrentar retos como el que se presentó durante la crisis mundial de los años treinta, que produjo la caída en los precios del azúcar, y el surgimiento de una fuerte competencia en el Valle del Cauca.

¹⁰⁶ Juicio de sucesión de Fernando Vélez D., AHC, protocolo # 74 de 14 de febrero de 1939, Notaría 2.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Esta historia ha sido narrada por uno de los liquidadores del ingenio, Eduardo Lemaitre, en el citado folleto *Los secretos del inspector Caraballo*. Allí Lemaitre afirma que Vélez Torres, en el curso de los años cuarenta, inició no menos de quince pleitos contra el Central Colombia por diversos motivos, pleitos que dificultaron la venta de sus acciones y desmoralizaron a presuntos compradores una vez el ingenio entró en la etapa de liquidación.

Dionisio Vélez Torres, a raíz de la muerte de su padre, heredó parte de la tierra de la hacienda San Agustín, lo que lo convirtió en colono poderoso, dueño de una parte de la caña necesaria para el buen funcionamiento del ingenio, y en los años siguientes (tal vez por compra que hiciera a sus tres hermanas), en propietario de las tierras alrededor de la fábrica, embotellando su acceso al puerto y dificultando su funcionamiento. Por último, en la década de los cuarenta, montó un trapiche, el Ingenio Santa Cruz, distante unos diez kilómetros del Central Colombia y en las mismas tierras de San Agustín, convirtiéndose en su competidor¹⁰⁸. La producción del Central Colombia bajó ostensiblemente de 10.586 toneladas, en una zafra muy buena de 1940, a



Vapor Flora, propiedad de Vélez Daníes & Cía., en el canal del Dique.

4.138 toneladas en 1946, cuando entró en funcionamiento el Ingenio Santa Cruz, que produjo en esa ocasión un mil cincuenta toneladas¹⁰⁹.

Después de sufrir varios años de dificultades administrativas, en octubre de 1951 la asamblea general de accionistas de la Colombia Sugar Co. decidió disolver la compañía y decretar su liquidación. En 1953 entrarían en liquidación sus últimos bienes; Hernando Caicedo, uno de los propietarios del Ingenio Riopaila, del Valle del Cauca, adquiriría una parte de la maquinaria¹¹⁰.

El ejemplo del Central Colombia en la Costa fue seguido por la creación de dos ingenios en los años siguientes, el Ingenio Sautatá, en la frontera con Panamá y a orillas del Atrato, en 1921, y el Ingenio Berástegui, en el Valle del Sinú, en 1928.

La región de Sautatá, entonces perteneciente a la intendencia del Chocó, era tierra de condiciones óptimas para la agricultura, en donde se producían “cañas de 28 pies de largo y 22 libras de peso”¹¹¹. El promedio de producción de cañas en Sautatá era de alrededor de setenta toneladas por hectárea (en el Valle del Cauca era de ochenta toneladas de caña por hectárea, y en Sincerín el promedio era de unas 45 toneladas). La hacienda en donde se montó el ingenio tenía cinco mil hectáreas de extensión, situadas en la margen izquierda del río Atrato, a una distancia de 38 millas de su desembocadura, y a 28 kilómetros de la frontera panameña, por lo que tenía fácil acceso tanto a la Costa Caribe como a la Pacífica. En el pasado había sido una finca ganadera. Sus promotores en 1921, los empresarios Abuchar, se habían asociado con capital puertorriqueño para la instalación fabril. La primera zafra la tuvo en 1923 y, en vista de las pérdidas que afrontó, se vio en la necesidad de refinanciar el ingenio con el aporte de un nuevo capital propiciado por la firma A & T Meluk asentada en Cartagena, la cual obtuvo el 60% de las acciones. La empresa no tuvo éxito, y en 1941 sus dueños decidieron formar una sociedad anónima, interesando al Instituto de Fomento Industrial.

El Ingenio de Berástegui había sido un viejo sueño del general Francisco Burgos Rubio. En 1928, la Casa Burgos, de Cereté, en asocio con Pombo Hermanos, de

¹⁰⁹ Eduardo Posada Carbó, *op. cit.*, pág. 109.

¹¹⁰ *Los secretos del inspector...* (*op. cit.*), págs. 79-81.

¹¹¹ Todo lo relativo al ingenio de Sautatá, en Contraloría de la República de Colombia, *Geografía económica de Colombia, Chocó*, Bogotá, Ediciones El Gráfico, 1942, págs. 442-447.



Vista del edificio principal, el deposito cubierto donde se almacenaba el bagazo y la chimenea del Central.

Cartagena, fundaron la Empresa Azucarera de Berástegui, con un capital de un millón de dólares e igual número de acciones entre las partes. La primera zafra del Ingenio de Berástegui ocurrió en el verano de 1931, en medio de circunstancias adversas difíciles de modificar, como fueron la gran depresión mundial en los precios del azúcar y la restricción de los créditos. En septiembre de 1946, el general Burgos vendió sus acciones en el Ingenio, a \$ 70 la acción, a un grupo de azucareros del Valle del Cauca; en los dieciocho años que llevaba de fundada, esta empresa no había repartido dividendos. El Ingenio de Berástegui se extinguió en 1948, un año después de la muerte del general Burgos¹¹².

EPÍLOGO CON REFLEXIONES

El Central Colombia fue fundado en un momento de expansión de la producción azucarera en el área del Caribe insular. Bástenos con saber que ya para 1895 existían unos 250 centrales en Cuba, y que para 1920, Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana, principales proveedores de Estados Unidos, elaboraron un total de 4.533.119 toneladas de azúcar, equivalentes al 29,3% de la producción mundial¹¹³. Copado el mercado norteamericano por la producción y las preferencias arancelarias concedidas a las “islas del azúcar”, autoabastecido el mercado europeo por su protegida producción de azúcar de remolacha, la producción colombiana nació destinada a suplir los mercados nacionales, en donde obtenía un mejor precio que en el exterior. Las cantidades de azúcar exportadas por el Central Colombia y La Manuelita entre 1910-1922, coyuntura que se presentó por la Primera Guerra Mundial, fueron mínimas: 17,2 toneladas por un valor de \$ 396.169,80¹¹⁴. El Central Colombia supo aprovechar, durante sus veinte años iniciales de existencia, las ventajas comparativas que le proporcionaron su capacidad y calidad productiva, logrando proveer los mercados nacionales con precios más competitivos.

Durante la década de los años treinta el creciente consumo nacional de azúcar era superior a la producción existente, por lo que el país se veía en la necesidad de importar azúcar: entre 1935 y 1936 el consumo nacional de azúcar había crecido de 36.770,7 toneladas anuales a 50.736,5 toneladas, y había permanecido en 50.345 toneladas el siguiente año¹¹⁵. Si existían los mercados y el consumo había aumentado, ¿por qué, entonces, la producción azucarera de la Costa Caribe decayó en la década del cuarenta hasta desaparecer para 1950?

¹¹² Remberto Burgos P., *El general Burgos (op. cit.)*. Todo sobre el Ingenio Berástegui en págs. 338-426.

¹¹³ Manuel Moreno F., “Economía y sociedad...” (*op. cit.*), pág. 183.

¹¹⁴ Diego Monsalve, *op. cit.*, pág. 762. Los valores del azúcar están dados en kilos en el original.

¹¹⁵ Revista Nacional de Agricultura, agosto de 1938. Alfonso Romero Manrique cita datos estadísticos “más o menos oficiales” sobre la producción y el consumo de azúcar en el país entre los años 1935-1937.



Vista lateral del edificio principal. Al lado los talleres, la locomotora del ferrocarril, una grúa y el tanque elevado.

Una de las razones insinuadas para el caso del Central Colombia es la de que, al no poder escapar del monopolio familiar de sus accionistas, y de sus irreconciliables diferencias, la empresa no se modernizó en el momento en que tocaba, para poder enfrentar la competencia que le representó la creación de nuevos ingenios en el Valle del Cauca, así como la caída mundial de los precios durante la crisis mundial de los años treinta. Quisiera, sin embargo, proponer otras variables que tal vez fueron también determinantes en su desaparición, y que ameritarían una investigación más profunda.

Una explicación del éxito inicial y del posterior fracaso de los ingenios que se crearon en la Costa Caribe estaría directamente relacionada con la evolución de las condiciones del transporte en el país en el transcurso de los cuatro primeros decenios del presente siglo. En 1910, Colombia era todavía un país de regiones aisladas, incomunicado, sin carreteras, sin puentes y con poquísimos tramos de vías férreas que cumplían con unir las ciudades con el río Magdalena. En la costa norte era mucho más fácil viajar en barco entre sus principales puertos que hacerlo por los caminos de herradura que se volvían intransitables en épocas de lluvias. Cuando Santiago Eder importó la maquinaria para su ingenio, en 1897, ésta demoró menos en ser transportada desde Liverpool hasta Buenaventura, que los dos años y medio que empleó en trasladarla desde el puerto colombiano hasta Palmira. Los Vélez Danés, por el contrario, en unos cuantos días habían transportado una pesada maquinaria desde Cartagena hasta el corazón de Sincerín, y la utilería empleada (grúas, planchones, barcos remolcadores, líneas férreas) había sido muy ventajosa a las condiciones geográficas. Igualmente, cuando Francisco Burgos R. adquirió en Nueva York la maquinaria para el Ingenio de Berástegui, ésta pudo fácilmente introducirse a través de la bahía de Cispatá por el río Sinú hasta Cereté. La proximidad al puerto, y la comunicación que ofrecían los ríos Magdalena, Atrato y Sinú, fueron de vital importancia en la creación de estas empresas costeñas, tanto para el transporte de la maquinaria como para el acceso a los mercados. Sin embargo, lo que fueron ventajas comparativas entonces desaparecieron en el curso de los siguientes decenios, cuando tuvo lugar un cambio en el desarrollo económico del país, debido al éxito alcanzado en las exportaciones cafeteras. Ello, unido a la "danza de los millones", a finales de los años veinte, favoreció una gran inversión en el país en vías de comu-



Casa del gerente en el Central Colombia, Sincérin.

nicación, tanto en férreas como en caminos, especialmente notoria en la región cafetera andina. Eduardo Posada Carbó lo ha explicado en esta síntesis:

Después de la apertura del Canal de Panamá en 1914, la discusión sobre el transporte [en el país] se convirtió en una lucha por las rutas. Aunque hasta ese momento la construcción de vías férreas estaba orientada hacia la conexión con el río Magdalena como la principal arteria comercial, desde ese momento los ferrocarriles comenzaron a mirar hacia el Pacífico. Esta tendencia se consolidó después de 1930, cuando el programa de obras públicas se centró en la construcción de vías casi exclusivamente en el interior del país. Hasta 1950 ningún ferrocarril o carretera comunicaba el interior andino con la costa [...]

[...] Para 1930 el Ferrocarril del Pacífico fue integrado al Ferrocarril de Caldas y existían planes para atravesar la cordillera y conectarse al Ferrocarril del Tolima. Para entonces los Ferrocarriles de Caldas y el Pacífico, unidos con el Ferrocarril de Antioquia, formaron una red en el occidente del país que conectó a Buenaventura con las regiones cafeteras más importantes. Buenaventura adquirió nuevas ventajas con el complemento de una carretera al mar en 1945¹¹⁶.

Cartagena y Barranquilla habían permanecido apegadas a la idea de la canalización del Dique y a la apertura de Bocas de Ceniza como las obras vitales en su desarrollo, a diferencia de las necesidades sentidas en el interior del departamento. Las vías más necesitadas en el departamento de Bolívar, por las que se clamaba desde la provincia en El Porvenir para 1916, eran: una carretera que uniera a Tolú con las sabanas del interior del departamento; una vía que uniera al valle del Sinú con el río Magdalena y se prolongara hasta los Santanderes; una carretera que uniera a Cartagena con el valle de Marialabaja, y el mejoramiento del camino entre Cartagena y Barranquilla¹¹⁷. Una de las razones que alegaba el general Burgos para explicar el fracaso del Ingenio de Berástegui había sido el incumplimiento en la construcción de la carretera Montería-Magangué, “que se tenían por seguras” cuando se hizo la inversión del ingenio. El desarrollo vial y férreo a partir de los años treinta en el occidente colombiano favoreció la competitividad de la producción azucarera del Valle del Cauca, vecina de esta poblada región del país.

¹¹⁶ Eduardo Posada C., *The Colombian... (op. cit.)*, págs. 148 y 160. (La traducción es mía).

¹¹⁷ El Porvenir, 10 de agosto de 1916.



Hotel del Central Colombia, Sincerín.

Cuadro 4. Ingenios colombianos existentes en 1938.

| Ingenios | Producción (toneladas) | Localización |
|------------------|------------------------|------------------------------|
| Central Colombia | 8.600 | Arjona (Bolívar) |
| Berástegui | 4.680 | Ciénaga de Oro (Bolívar) |
| Sautatá | 300 | Chocó |
| San Antonio | 3.250 | Viotá (Cundinamarca) |
| Payandé | 175 | Villeta (Cundinamarca) |
| Mave | 70 | Sasaima (Cundinamarca) |
| Argentina | 50 | La Mesa (Cundinamarca) |
| Carrillo | 300 | Cúcuta (Norte de Santander) |
| La Manuelita | 15.750 | Palmira (Valle del Cauca) |
| Providencia | 6.000 | Cerrito (Valle del Cauca) |
| Riopaila | 4.500 | Zarzal (Valle del Cauca) |
| Bengala | 2.000 | Puerto Tejada (Cauca) |
| La Industria | 600 | Florida (Valle del Cauca) |
| Perodías | 550 | Florida (Valle del Cauca) |
| Mayagüez | 200 | Candelaria (Valle del Cauca) |

Fuente: Guillermo Ramos Núñez, "Curso de caña de azúcar", citado por Óscar G. Ramos en su trabajo inédito *La caña de azúcar en la cultura colombiana*, Cenicaña, Cali, 1997. Los datos originales están dados en kilos.

Un segundo factor desventajoso para los ingenios de la Costa Caribe está relacionado con las condiciones geográficas y climáticas del Valle del Cauca, que, sumado a un ineficiente manejo agrario en los ingenios de la Costa, permitió a los caucanos una producción azucarera más competitiva. En 1938 existían tres zonas azucareras en el país, claramente señaladas en el cuadro 4. Como nos indican las cifras allí anotadas, en 1938 la Costa Caribe colombiana produjo el 28,8% del total de la producción nacional, Cundinamarca un 7,4%, y el Valle del Cauca un 62,9%. La producción de La Manuelita había doblado para entonces la del Central Colombia, y un total de siete ingenios se habían montado en la región del Valle del Cauca, en donde sus cualidades geográficas y climáticas son excepcionales para la producción azuca-



Estado actual de las que fueron casas de Fernando Vélez D. y Carlos Vélez D., respectivamente, en Manga, Cartagena (Tomadas de: *Así es Colombia*, Ediciones Gamma, Santafé de Bogotá, 1997, fotografías de Andrés Lejona).

rera, entre otras cosas por la concentración de sacarosa alcanzada en la caña, debido a los cambios de temperatura entre el día y la noche. Esto fue confirmado en 1929 por la Misión Chardon (un grupo de agrónomos puertorriqueños que visitó para esa fecha las regiones cañeras de Colombia), al reconocer las condiciones agrarias del Valle del Cauca que tienen el privilegio de producir en “zafra permanente”, es decir, dos o más cosechas anuales, condiciones que sólo existen, según estos especialistas, en los valles del norte del Perú, en Hawai y en el Valle del Cauca¹¹⁸.

Además de los rendimientos productivos, que hacían más competitivos los precios del azúcar, la región vallecaucana resultaría favorecida en la infraestructura del transporte a partir del ascenso de las exportaciones cafeteras, y de la apertura del Canal de Panamá, por la proximidad del Valle a la zona cafetera, la región más poblada del país. Por el contrario, la ausencia prolongada de una infraestructura vial en la Costa Caribe colombiana, fuera de las fluviales, el hecho de ser una de las zonas menos pobladas del país, y sus condiciones ambientales que sólo le permitían una zafra anual, de tres meses de duración, fueron factores importantes en la desaparición de los ingenios costeros.

¹¹⁸ José María Rojas, *Sociedad y economía en el Valle del Cauca. Empresarios y tecnología en la formación del sector azucarero en Colombia, 1860-1980*, Bogotá, Banco Popular, 1983, págs. 39-40.

Opiniones acerca del Central Colombia

1907. Del ingeniero cubano **Luis Bacallado**, quien eligió e instaló la maquinaria para el Central:

"Hasta el nombre del ingenio revela el fin de esos hermanos Vélez: ¡Central Colombia!...Cuánta gloria para ellos y el General Reyes y cuánto bien para sus paisanos: introducir una industria tan grande en su país y empezarla de un tamaño tan colosal, mejor dicho, empiezan ellos por donde concluimos nosotros, tan viejos en hacer azúcar...". El Porvenir, 14 de junio de 1907.

Del presidente, **general Rafael Reyes**, quien visitó el ingenio en dos ocasiones, en 1908 y en 1909:

"En cuanto al ingenio Central Colombia, todo lo que yo sabía sobre él y lo que ha publicado la prensa es mucho menos de lo que he palpado al visitarlo durante las ocho horas que pude dedicarle...". El Porvenir, 8 de mayo de 1908.

1910. Del periodista bogotano **Rufino Cuervo Márquez** explicando a sus lectores las dimensiones del Central:

"...Como la prensa bogotana, no siempre dirigida ni redactada por bogotanos, es la que más se ha ocupado en tono airado del Central Colombia, y como casi la totalidad de dichos escritores sí conoce a Bogotá y no conoce los campos de Sincerín, nos permitimos, para que se formen idea de la magnitud de dicha empresa, manifestarles lo siguiente:

La extensión de los campos de caña, en el Central Colombia, equivale a dos veces y media el área edificada de la capital de la república; las líneas férreas que allí funcionan son, por lo menos tres veces, más extensas y de indiscutible mejor calidad que las del tranvía de Bogotá, incluyendo a Chapinero; el salón del Central [la fábrica] es más amplio que la parte cubierta de la catedral de Bogotá, la cual es, aparte de aquel, el edificio más espacioso que conocemos en Colombia; y, por último, el Central Colombia, que actualmente se halla en capacidad de producir diez mil @ de azúcar diarias, y produce solo siete mil (o sea \$7.000 dólares), resiste la comparación en capacidad productora a cualquier otra empresa industrial de nuestra patria". El Porvenir, 13 de abril de 1910.

Del **general Francisco Burgos** a su hermano Manuel, en carta fechada en agosto de 1927:

"...Fernando Vélez Danés me dijo que sembráramos caña, porque ya ellos no pueden producir toda la que consume el país. Si el negocio de Sautatá se ensancha, me gusta que los Vélez Danés miren bien que los Burgos también hagamos negocios que nos den mayores ganancias que el arrendamiento de pastos. Me ufano de que mi estudio del negocio del azúcar, que hice en Cuba y en Nueva York, hizo millonarios a los Vélez Danés con su ingenio en Sincerín..."

Índice cronológico

1819. Nace en Cartagena Dionisio Vélez Méndez, el 19 de marzo, hijo de Agustín Vélez de la Barreda y Manuela Méndez de Bustos.

1828. Se funda la Universidad de Magdalena y el Istmo, actual Universidad de Cartagena.
1849. La peste del cólera se cobra más de dos mil vidas en Cartagena y su provincia. Dionisio Vélez Méndez emigra a Riohacha.
1859. Nace en Riohacha Carlos Vélez Daníes, hijo de Dionisio Vélez Méndez y Margarita Daníes Kennedy. Le había precedido Margarita.
1862. Nace en Riohacha Fernando Vélez Daníes, último hijo del matrimonio Vélez Daníes.
1864. Santiago Eder adquiere la hacienda La Manuelita, de Jorge Isaacs, en Palmira (Valle del Cauca).
1873. Los hermanos Campbell Stevenson y Nicolás de Zubiría fundan el Ingenio de María, en la región de Marialabaja.
1876. Nicolás Daníes, abuelo materno de los Vélez Daníes, anuncia en venta su hacienda en Dibulla (Guajira), incluido el trapiche con trenes jamaquinos en el que ha invertido más de 300.000 dólares.
Asonada política en Cartagena en la que muere asesinado Agustín Vélez Méndez, tío de los Vélez Daníes.
- 1876-1880. Carlos y Fernando Vélez Daníes estudian en Sandhurst (Inglaterra).
1878. Dionisio Vélez Méndez contrae segundas nupcias, con Dolores de Pasos, en Cartagena.
1879. Se inaugura una Junta Central de Agricultura, presidida por el cubano Francisco J. Balmaseda.
1883. Los hermanos Vélez D., establecidos en Cartagena, solteros, en compañía de Margarita, la hermana mayor, viuda, forman la compañía comercial Vélez Daníes & Cía.
1885. Margarita Vélez Daníes es separada de Vélez Daníes & Cía. Contrae segundas nupcias con Atilio de Andréis, su tío político, viudo.
1886. Para esta fecha ambos hermanos han contraído matrimonio, Carlos con Catalina Torres Hoyos, y Fernando con Helena Pombo Montes.
1887. Nace Dionisio Vélez Torres, primogénito de Carlos y Catalina. Además tendrían tres hijas: Carlina, Catalina y Florina.
1888. Nace Carlos Vélez Pombo, hijo mayor de Fernando Vélez Daníes. Le seguirían Fernando Vélez Pombo y Helena Vélez Pombo.
- 1876-1888. Primera bonanza exportadora ganadera hacia Cuba, motivada por la guerra de los Diez Años cubana (1868-1878).
1888. Vélez Daníes & Cía. adquiere los terrenos llamados El Bajo Miranda, en jurisdicción del distrito de Turbaco.

1890. Se abre el Instituto Musical de Cartagena.
1891. Fernando Vélez D. funda el Club Cartagena y ejerce de presidente hasta 1894.
1893. Inauguran tramo de ferrocarril Cartagena-Turbaco.
1898. Segunda bonanza exportadora ganadera hacia Cuba (1898-1906), motivada por la guerra de Independencia. Fernando Vélez Daníes traslada su residencia a La Habana.
1900. José Manuel Marroquín es elegido presidente de Colombia.
1901. Santiago Eder pone a funcionar la nueva maquinaria que ha traído desde Glasgow para su ingenio La Manuelita, cuya capacidad de molienda aumenta y produce 5 toneladas de azúcar diarias por cosecha.
1902. Concluye la guerra de los Mil Días. Habrá gobiernos conservadores hasta 1930.
Separación de Panamá.
1904. En julio se inaugura el servicio de alumbrado eléctrico.

En agosto el general Rafael Reyes es elegido presidente de Colombia.
1905. El general Dionisio Jiménez comienza a planear la urbanización en la isla de Manga.
El gobernador Henrique L. Román firma contrato con el súbdito jamaíquino James T. Ford, para la construcción del primer acueducto de la ciudad, llamado popularmente "el acueducto de Matute", por el origen de sus fuentes de acopio.
1906. En enero viaja a La Habana Carlos Vélez D., y regresa dos meses después con Luis Bacallado. Se inaugura el puente Román, y muere Joaquín F. Vélez.
El gobierno firma un contrato con Vélez Daníes & Co. para la construcción y puesta en marcha de un ingenio en Sincerín.
Atentado contra el general Reyes y su hija.
1907. Se crean la Cartagena Oil Refining Co., en Turbaco, y el Central Colombia en Sincerín.
En la primera también son accionistas los Vélez. The Colombia Sugar Company se constituye como una sociedad norteamericana. Muere en Cuba Francisco J. Balmaseda.
1908. En el mes de mayo el general Rafael Reyes, presidente de la república, visita a Sincerín, en un recorrido político que hace por la Costa Atlántica. Le acompaña Carlos, puesto que Fernando se encuentra en La Habana. Reyes regresará en octubre y, junto con Carlos, Fernando y Dionisio Vélez Torres, se tomará una fotografía, incluida en este trabajo, en Sincerín.
1909. Primera zafra del Central Colombia: 5.082 toneladas de azúcar refinado. Vélez Daníes & Cía. compra tierras en Mahates.
Los SS. Lewis and Brunch instalan un cinematógrafo en el Teatro Mainero, en el que proyectan vistas, con lleno total.

1910. El Central Colombia produce en su segunda zafra 5.175 toneladas de azúcar.
La Manuelita ha ampliado su capacidad de molienda a 20 toneladas diarias por zafra.
The Colombia Sugar Co. es disuelta y se nacionaliza como colombiana bajo la razón social de La Colombia Sugar Co.
Carlos E. Restrepo, nuevo presidente de Colombia, nombra a un cartagenero, Jerónimo Martínez Aycardi, ministro del Tesoro.
El concejo firma contrato con Wm. J. Meagher para la macadamización y adoquinación de las calles de la ciudad.
1911. Se funda la Compañía Colombiana de Extractos Tánicos. Carlos Vélez Daníes entre los fundadores.
Fernando Vélez D. llega de visita, procedente de La Habana.
1913. Vélez Daníes & Cía. adquieren la hacienda Aguas Vivas en jurisdicción de los distritos de Arjona y Turbaco.
Woodrow Wilson es elegido presidente de los Estados Unidos.
1914. Se abre el Canal de Panamá. Saludan la llegada de Fernando Vélez, procedente de Colón.
Es asesinado Rafael Uribe Uribe, líder liberal.
1916. Se funda la Cámara de Comercio. Pearson and Son presentan su informe sobre las obras recomendadas para el mejoramiento y saneamiento del Puerto. Se hacen mejoras en el camino entre Cartagena y Barranquilla.
Reelegido W. Wilson como presidente de los Estados Unidos.
1917. Quiebra el Banco Unión.
1918. Marco Fidel Suárez, nuevo presidente de Colombia.
1923. Muere Carlos Vélez Daníes. Su hijo Dionisio asume la gerencia del Central.
Sautatá produce en una primera zafra 11.000 sacos de azúcar.
1928. Creada la Empresa Azucarera de Berástegui.
1930. Termina la hegemonía conservadora. El nuevo presidente de Colombia es Enrique Olaya Herrera.
1931. Primera zafra del Berástegui.
Gran depresión económica mundial que trajo baja en los precios del azúcar.
1938. Mueren Fernando Vélez Daníes y Fernando Vélez Pombo.
1953. Entran en liquidación los últimos bienes del Central Colombia.